

# PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 3 (49) 2013  
lipiec – wrzesień



Zbierz kolekcję krakowskich tramwajów

W tym numerze trzecia karta

W środku mapa komunikacji tramwajowej



Symulacja zderzenia tramwaju z samochodem

Happening na ul. Lema:  
Autobus i prawie 160 samochodów

Historia „ósemki”



Szukasz informacji o komunikacji w Krakowie?  
sprawdź na Facebooku



[facebook.com/mpkkrakow](https://facebook.com/mpkkrakow)



16750

*Lubię facebooka MPK bo tu dowiaduję się o utrudnieniach  
Piotr*

*Kocham fb MPK za przepiękne zdjęcia  
Kasia*

*Tu mogę się dowiedzieć o wszystkich nowościach  
w krakowskiej komunikacji  
Pawel*

# SAMOCHODEM DALEKO NIE ZAJEDZIEMY

Poniedziałek, 7 października. Kilometrowe korki na ul. Kamieńskiego i Alejach Trzech Wieszczów kompletnie paraliżują komunikację autobusową, która tamtędy przejeżdża. Kursy autobusów linii nr 144, 164, 173 czy 184 są opóźnione nawet ponad godzinę. Sznurek samochodów ciągnie się od ronda Matecznego aż do ul. Bieżanowskiej. Taka sytuacja powtarza się w październiku jeszcze kilka razy.

Zaledwie kilka tygodni wcześniej, od 16 do 22 września, europejskie miasta, w tym Kraków, obchodziły Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu. Tym razem hasłem tego tygodnia było zdanie „Clean air – it’s your move”. Dla Krakowa to czyste powietrze jest w tej chwili jedną z najważniejszych spraw. Przez znaczną część roku dopuszczalne normy zanieczyszczenia powietrza są przekraczane.

Dzieje się tak m.in. z powodu stojących w korkach samochodów. W tym numerze przewoźnika można zobaczyć zdjęcia, które w sposób jednoznaczny pokazują, jak wielką rolę odgrywa komunikacja miejska. Nie trzeba już sobie wyobrazać jak wyglądałyby krakowskie ulice, gdyby nie kursowały po nich autobusy i tramwaje. Na zdjęciach wykonanych 20 września na ul. Lema, można porównać ile miejsca na jezdni zajmuje jeden autobus, w którym jednocześnie może podróżować 160 pasażerów, a ile potrzebują samochody do przewiezienia takiej liczby osób (przy założeniu, że w samochodzie znajduje się tylko kierowca).

Równie istotne jak porównanie zajmowanej przez jeden autobus i prawie 160 samochodów przestrzeni, jest uświadczenie sobie zanieczyszczeń, które wytwarzają. Te ostatnie emitują niemal 160 razy więcej szkodliwych substancji w ciągu roku niż autobus. To chyba wystarczający argument, żeby czasem zostawić samochód na parkingu przed domem. Clean air – it’s your move!

**Marek Gancarczyk**

## **PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI**

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa  
Komunikacyjnego SA w Krakowie

**Zespół redakcyjny:** Marek Gancarczyk, Anna Robak,  
Jacek Kołodziej, Hubert Wąguła, Adrian Obuchowicz

**Fot. na okładce:** Happening na ulicy Lema

**Zdjęcia w numerze:** Tomasz Bielecki

### **Wydawca:**

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie

**Adres redakcji:** ul. J. Brożka 3. 30–347 Kraków,  
tel. 12 254 11 04; e-mail: mgancar@mpk.krakow.pl

**Druk i łamanie:** Drukarnia Kolejowa Kraków,  
ul. Forteczna 20A – Węgrzce, tel. 12 298 04 02

Nakład: 2000 egz.

## W NUMERZE:

<b>Samochodem daleko nie zajedziemy</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	3
<b>Samochody trują bardziej niż autobus</b> <i>Katarzyna Sadowska, Marek Gancarczyk</i> .....	5
<b>Uważaj – samochód z tramwajem nie ma szans</b> <i>Marek Gancarczyk, Katarzyna Sadowska</i> .....	6
<b>Happening udowodnił jak ważna jest komunikacja miejska</b> <i>Katarzyna Sadowska</i> .....	10
<b>Zabytkowe tramwaje i autobusy promują transport</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	12
<b>Nowy, „dłuuugi” tramwaj niskopodłogowy dla Krakowa</b> <i>Stanisław Jurga</i> .....	14
<b>Punkt Sprzedaży Biletów przy ul. Podwale z nowym wyglądem</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	16
<b>Zarejestruj się przez Internet i odbierz KKM</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	17
<b>Liderzy wśród pracowników MPK SA</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	18
<b>Pracownicy MPK SA z niezwykłą pasją</b> <i>Mariusz Jędrzejowski</i> .....	19
<b>Kierowcy i motorniczowie walczyli o tytuł najlepszego</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	21
<b>Dbamy o bezpieczeństwo pasażerów</b> <i>Grzegorz Dyrkacz</i> .....	24
<b>Branża kulturalna i turystyczna na nośnikach reklamowych MPK SA</b> <i>Artur Milc</i> .....	28
<b>„Ósemka” – linia z prawie 80-letnią historią</b> <i>Jacek Kołodziej</i> .....	30
<b>Targi TRANSEXPO 2013</b> <i>Ryszard Wróbel</i> .....	32
<b>Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO</b> <i>Stanisław Jurga</i> .....	33
<b>Grzegorz Dyrkacz dyrektorem ds. operacyjnych w MPK SA</b> <i>Magdalena Uran</i> .....	34
<b>Kazimierz Fudala dyrektorem ds. technicznych w MPK SA</b> <i>Katarzyna Sadowska</i> .....	35
<b>Czas na szybki tramwaj do Górki Narodowej</b> <i>Jan Machowski</i> .....	36
<b>Ruszyła budowa łącznika tramwajowego Lipska – Wielicka</b> <i>Piotr Hamarnik</i> .....	37
<b>Turniej Piłkarski o Puchar Prezesa MPK rozstrzygnięty</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	38
<b>Liga piłkarska MPK na półmetku</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	38
<b>Kalendarium</b> <i>Michał Wójtowicz</i> .....	39
<b>Jak kupić bilet w Krakowie? – poradnik dla studentów</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	40
<b>Rozmaitości</b> <i>Robert Nagraba, Marek Gancarczyk</i> .....	41



6



12



19



30



# SAMOCHODY TRUJĄ BARDZIEJ NIŻ AUTOBUS

Kraków już po raz czternasty wziął udział w Europejskim Tygodniu Zrównoważonego Transportu. W tym roku odbywał się on pod hasłem „Clean air – it’s your move”. Najważniejszym tematem tego tygodnia, trwającego od 16 do 22 września, była promocja działań na rzecz czystego powietrza.

Wśród najciekawszych wydarzeń warto wymienić happening na ul. Lema, zorganizowany 20 września 2013 roku, podczas którego można było zobaczyć jak ważna dla miasta jest komunikacja miejska. Udało się to pokazać poprzez porównanie ile miejsca zajmuje jeden autobus, a ile 160 samochodów.

Wcześniej, 19 września, na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze przeprowadzona została symulacja zderzenia samochodu osobowego z tramwajem. Symulacja zderzenia tramwaju rozpędzonego do ponad 30 km na godzinę ze stojącym na torach samochodem miała pokazać tragiczne skutki nieostrożnego wjeżdżania na tory tuż przed jadącym tramwajem.

Z kolei, 18 września zostały uruchomione dwa postoje dla „ekotaksówek”, czyli samochodów hybrydowych i elektrycznych. Działają one przy pl. Wszystkich Świętych i przy ul. Wiślniej.

Tradycyjnie, w Parku Jordana można było zdać egzamin na kartę rowerową, przeszkolić się z zakresu ratownictwa medycznego, a także za darmo zwiedzić Muzeum Inżynierii Miejskiej.

Rower był też tematem głównym przedostatniego dnia Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. W sobotę, 21 września na placu Biskupim odbył się Piknik Cykliczny, w ramach którego był prowadzony m.in. bezpłatny serwis rowerowy, a także wystawa nietypowych jednośladów.

Na koniec Tygodnia Mobilności, 22 września, w Europejski Dzień bez Samochodu, wszyscy pasażerowie posiadający dowód rejestracyjny samochodu osobowego, mogli skorzystać bezpłatnie z komunikacji miejskiej.

**Katarzyna Sadowska, Marek Gancarczyk**



*Plakat promujący Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu*

# UWAŻAJ – SAMOCHÓD Z TRAMWAJEM NIE MA SZANS



*Tramwaj uderzył w samochód stojący na torowisku z prędkością ok. 30 km na godzinę*

**W czwartek, 19 września na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze została przeprowadzona symulacja zderzenia samochodu osobowego z tramwajem. Rozpędzony do zaledwie 30 km na godzinę wagon uderzył w stojący na torach samochód. Mimo natychmiastowej reakcji motorniczego, który próbował zahamować tramwaj zatrzymał się dopiero po kilkudziesięciu metrach, pchając przed sobą samochód.**



*Pierwsza na miejsce wypadku przyjechała Straż Pożarna*





### *Strażacy, aby pomóc kierowcy musieli wyciąć drzwi*

Oprócz symulacji zderzenia na terenie zajezdni została przeprowadzona profesjonalna akcja ratownicza, która taki sam przebieg miałaby podczas rzeczywistego wypadku na ulicach Krakowa. Kilka minut po zakończeniu symulacji wypadku na miejscu pojawił się wóz Straży Pożarnej i strażacy rozpoczęli akcję ratunkową. Trzeba było najpierw

### **Jak czuje się uczestnik wypadku?**

Uczestnicy zdarzenia mieli także okazję doświadczyć, jak czuje się pasażer samochodu, który w wyniku wypadku dachował. Służył do tego specjalny symulator dachowania. Oprócz tego na terenie zajezdni był też ustawiony symulator bezwładności. Dzięki niemu można było przekonać się na własnej skórze, co czuje osoba, która siedzi w samochodzie przypięta pasami, w sytuacji, kiedy uderza on w przeszkodę przy niewielkiej prędkości ok. 10 km na godzinę. Symulatory przywiozła do MPK SA firma Cargo.



### *Pogotowanie ratunkowe udzieliło pomocy rannemu pasażerowi tramwaju*

wyciąć drzwi z samochodu, a następnie udzielić pomocy poważnie rannemu kierowcy. Pomoc była potrzebna także motorniczemu i pasażerowi jadącemu tramwajem. Zapewnili ją profesjonalni ratownicy. Miejsce wypadku zabezpieczyła także policja, tak jak dzieje się to w rzeczywistości.

To, co zwracało szczególną uwagę podczas symulacji to skala zniszczeń samochodu osobowego i drobne, prawie niezauważalne uszkodzenia tramwaju. Realizm całego zda-



## GORĄCY TEMAT

rzenia był możliwy dzięki manekinom, które dostarczyła firma Ruth Lee.

Akcja została przeprowadzona w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, w dniu poświęconym bezpieczeństwu. Symulacja zderzenia miał pokazać tragiczne skutki nieostrożnego wjeżdżania na tory tuż przed jadącym tramwajem. Jednocześnie była ona także okazją, aby po raz kolejny zwrócić się z apelem do kierowców i pieszych o przestrzeganie przepisów ruchu drogowego oraz zachowanie szczególnej ostrożności podczas przejeżdżania i przechodzenia przez torowiska. Jest to szczególnie istotne podczas jesiennych dni, kiedy coraz częściej pada deszcz i wcześniej zapada zmierzch. W takich warunkach widoczność często jest ograniczona. Bez zachowania ostrożności może więc dojść do tragicznego w skutkach wypadku.

Przypominamy, że w ubiegłym roku MPK SA prowadziło akcję „Wybierz bezpieczne przejście”, w ramach której także apelowaliśmy o ostrożność do kierowców i pieszych.

W tym roku, od 1 stycznia do 31 sierpnia w Krakowie doszło do 88 wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej, w których zostało rannych 60 osób.

**Marek Gancarczyk, Katarzyna Sadowska**



*W efekcie wypadku tramwaj został lekko uszkodzony...*



*... a samochód został doszczętnie zniszczony*



# Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II



Nowy odcinek KST



Szybki, bezkolizyjny  
dojazd do centrum miasta



Nowy tramwaj NGT8



Bezpieczeństwo  
i komfort podróży



Przebudowa ul. Długiej

Nowy wygląd,  
bezpieczeństwo,  
udogodnienia dla  
osób niepełnosprawnych

„Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II” to projekt, który Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. wspólnie z Gminą Miejską Kraków realizowało w latach 2010-2013. Projekt składał się z budowy nowej linii tramwajowej z ronda Grzegorzckiego do Małego Płaszowa, przebudowy ul. Długiej oraz zakupu 24 nowoczesnych wagonów tramwajowych.



# HAPPENING UDOWODNIŁ JAK WAŻNA JEST KOMUNIKACJA MIEJSKA

**W piątek, 20 września na ul. Lema stanął jeden przegubowy autobus, a obok niego dokładnie 153 samochody. Dlaczego tyle?**

Bo właśnie tylu kierowców tych samochodów mogłoby zmieścić się w jednym autobusie. Happening został zorganizowany w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Miał uświadomić jak ważna jest komu-

nikacja miejska i co by się stało, gdyby pasażerowie zamiast wybrać komunikację miejską skorzystali z samochodów.

Efekty najlepiej widać na zdjęciach. Jeden autobus przegubowy zajmuje jeden pas ruchu o długości 18 metrów. Gdyby pasażerowie przesiedli się do samochodów zajęłoby pięć pasów o długości 150 metrów.

**Katarzyna Sadowska**

**Fot. Szymon Otrysko i Rafał Mijal.**





# Szukasz informacji o komunikacji w Krakowie?



[twitter.com/MPK\\_krakow](https://twitter.com/MPK_krakow)

*Bieżące informacje o utrudnieniach  
w ruchu autobusów i tramwajów*

# ZABYTKOWE TRAMWAJE I AUTOBUSY PROMUJĄ TRANSPORT



*Zabytkowy autobus na linii D*

**W niedzielę, 30 czerwca zabytkowe wagony już po raz jedenasty wyjechały na ulice miasta. Obsługiwały Krakowską Linie Muzealną przez prawie trzy miesiące. W każdą niedzielę i święta mieszkańcy Krakowa oraz turyści mieli możliwość przejażdżki oraz sfotografowania zabytkowych pojazdów nie tylko w centrum miasta, ale także w Nowej Hucie.**

Linia nr 0 kursowała tradycyjnie już na trasie: Muzeum Inżynierii Miejskiej – Starowiślna – Franciszkańska – Piłsudskiego – Cichy Kącik – Basztowa – Westerplatte – Starowiślna – Muzeum Inżynierii Miejskiej oraz na trasie: Muzeum Inżynierii Miejskiej – Starowiślna – Franciszkańska – Podwale – Basztowa – Lubicz – al. Jana Pawła II – al. Solidarności – Kopiec Wandy – al. Solidarno-

ści – al. Pokoju – Grzegorzeczka – Starowiślna – Muzeum Inżynierii Miejskiej.

W tym roku oprócz zabytkowych tramwajów na ulice Krakowa wyjechały także zabytkowe autobusy.

Kursowały na nieistniejących już od kilkudziesięciu lat liniach pospiesznych oznaczonych literami A, B, C, D, E. Zabytkowe pojazdy 30 czerwca wyjechały najpierw na linię B i kursowały na trasie Cracovia Stadion – Dworzec Główny – Rondo Barei – Plac Centralny – Kombinat.

***W tym roku oprócz zabytkowych tramwajów na ulice Krakowa wyjechały także zabytkowe autobusy.***

21 lipca została uruchomiona linia A. Wozila pasażerów z Rynku Głównego przez rondo Mogiłskie, rondo Czyżyńskie, plac Centralny do Kombinat.

Z kolei 15 sierpnia została uruchomiona linia C, kursująca na trasie: Azory – Wrocławska – Pawia – Dworzec Gł. – Św. Gertrudy – Stradomska – Korona – Wielicka – Nowy Bieżanów Południe. W ostatnim dniu wakacji, 31 sierpnia





***Przejazd zabytkowym autobusem sprawiał dzieciom niezwykłą radość***

linia E kursowała na trasie: rondo Grunwaldzkie – Rondo Grzegórzeckie – Al. Pokoju – Rondo Czyżyńskie – Plac Centralny – DH Wanda – Mistrzejowice.

22 września podczas europejskiego Dnia bez Samochodu krakowianie mogli podróżować linią D. Kursowała ona na trasie: Os. Kurdwanów – Stojałowskiego – Halszki

– Witosa – Trybuny Ludów – Malborska – Wielicka – Limanowskiego – Na Zjeździe – plac Bohaterów Getta – most Powstańców Śląskich – Starowiślna – Grzegórzecka – rondo Grzegórzeckie – al. Pokoju – rondo Czyżyńskie – al. Jana Pawła II – Plac Centralny im. R. Reagana.

**Marek Gancarczyk**



***Zabytkowe tramwaje wyruszały na trasę z ul. św. Wawrzyńca***



# NOWY, „DŁUUUGI” TRAMWAJ NISKOPODŁOGOWY DLA KRAKOWA

**W okresie, gdy trwały jeszcze dostawy tramwajów NGT8 krakowskie MPK SA zdecydowało o wszczęciu nowego postępowania, na dostawę kolejnych, nowych, niskopodłogowych tramwajów dla Krakowa.**

Tryb postępowania był odmienny od dotychczas praktykowanych, w odniesieniu do tramwajów. Pierwszym etapem było skierowanie na unijne strony internetowe informacji „o zamiarze ogłoszenia postępowania na zakup tramwajów”. Informacja ta zawierała podstawowe dane na temat oczekiwanego tramwaju, a także terminów realizacji oraz przewidywanych środków na realizację zadania (brak tych środków spowoduje konieczność unieważnienia przetargu).

Przedmiotem zamówienia jest dostawa 36 sztuk wagonów tramwajowych, przegubowych, o długości minimum 39 metrów, maksimum 43 metry, czterocząłonowych na pięciu wózkach oraz szerokości 2,4 metra, o minimalnej po-

jemności 270 osób (5 osób na m<sup>2</sup>), napędzanych silnikami prądu zmiennego, z udziałem minimum 60% niskiej podłogi, ze schładzaniem powietrza przedziału pasażerskiego i kabiny prowadzącego wraz z niezbędnym wyposażeniem dodatkowym.

Ogłoszenie to wzbudziło ogromne zainteresowanie wśród znaczących w Europie producentów tramwaju.

W trakcie trwania tego etapu przystąpiono do formułowania Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, szczególnie w zakresie wymagań technicznych i formalnych.

W stosunku do obecnie eksploatowanych tramwajów NGT6, NGT8, najistotniejsza zmiana dotyczy długości. Tramwaj cztero-cząłonowy, na pięciu wózkach obrotowych, o długości około 40 metrów będzie w stanie zastąpić w eksploatacji obecnie eksploatowane pociągi, składające się z trzech wagonów 105N. Innym, ważnym z punktu widzenia pasażerów walorem, znanym i docenianym przez nich z zastosowania, w eksploatowanych NGT8, EU8N,



*Nowe tramwaje mają zastąpić pociągi złożone z trzech wagonów 105N, kursujące m.in. na linii nr 4*



405N – będzie zastosowanie urządzenia schładzającego powietrze wewnątrz przedziału pasażerskiego.

Warunkiem udziału w postępowaniu był sformułowany wymóg posiadania wiedzy oraz „doświadczenia” w produkcji tramwajów, a w szczególności zastosowania podzespołów napędu, systemów hamulcowych (najważniejszych podzespołów), wózków obrotowych, w dotychczas wyprodukowanych i eksploatowanych – przynajmniej pięciu tramwajach. Według wymagań Zamawiającego w tramwaju powinny być zastosowane podzespoły znane i stosowane w taborze tramwajowym MPK – Kraków. Jeśli ten warunek nie będzie spełniony, dostawca tramwajów musi, wraz z tramwajami dostarczyć oprzyrządowanie i technologie do ich utrzymania w stanie sprawności oraz wykonywania napraw. Tramwaj ma być wyposażony w urządzenia informacji dla pasażerów, w standardzie zbliżonym do NGT8, ale odpowiednio roz-



*Cztery przesłane oferty zostały otwarte 10 października*

budowanym ze względu na długość pojazdu, a także pod kątem nowych, innowacyjnych rozwiązań, które pojawiły się w tej dziedzinie.

Oczywiście tramwaj będzie wyposażony we wszelkie możliwe do zastosowania udogodnienia dla niepełnosprawnych. Obejmują one, znane już z poprzednich serii NGT6, NGT8, ale również kolejne. Przede wszystkim, rampa, ułatwiająca wjazd do tramwaju wózków inwalidzkich i dziecięcych, a także przyciski, które prócz odpowiedniego podświetlenia będą emitować drgania (dźwięk oraz wibracje), umożliwiające niedowidzącym i niewidzącym zlokalizowania przycisku. .

Ocenie punktowej podlegać będzie wiele parametrów. Udział ceny przy ocenie oferowanego tramwaju będzie stanowić ... tylko 55%. Pozostałe, brane pod uwagę przy ofercie parametry odnoszą się do warunków techniczno – eksploatacyjnych jakie ma spełniać oferowany tramwaj.

Taki tryb postępowania gwarantuje wyłonienie dostawców, którzy mając potencjał i doświadczenie w produkcji tramwajów – będą w stanie sprostać wymaganiom postawionym przez MPK – w SIWZ , dla zrealizowania dostaw taboru, odpowiadającego zapotrzebowaniu przewozowemu.

Na tak sformułowane warunki w ogłoszeniu oraz specyfikacji wpłynęło wiele pytań, w których potencjalni oferenci chcieli uzyskać dodatkowe wyjaśnienia. Na wszystkie pytania, zarówno na te, które wpłynęły w terminie, jak i po jego upływie udzielono odpowiedzi. Mając to na uwadze oraz fakt, że dla starannego opracowania oferty, uwzględniającego wszystkie wyjaśnienia, pierwotny termin otwarcia ofert może być zbyt krótki – zdecydowano o przesunięciu terminu otwarcia.

Otwarcie ofert odbyło się w siedzibie MPK SA 10 października 2013 roku.



**Stanisław Jurga**

# PUNKT SPRZEDAŻY BILETÓW PRZY UL. PODWALE Z NOWYM WYGLĄDEM

**Najczęściej odwiedzany przez pasażerów komunikacji miejskiej w Krakowie Punkt Sprzedaży Biletów przy ul. Podwale 3/5 zyskał nowy wygląd. Jest też bardziej przyjazny dla klientów.**

Przede wszystkim w efekcie przeprowadzonego remontu punkt zyskał dodatkowe trzy stanowiska. Obecnie pasażerowie mają ich do dyspozycji aż siedem. Wszystkie są wyposażone w nowoczesne urządzenia, które umożliwiają szybą i profesjonalną obsługę. Można to było docenić w pierwszych dniach października, kiedy do punktu przy ul. Podwale przyszli studenci krakowskich uczelni, żeby na elektronicznych legitymacjach studenckich zapisać bilety okresowe.

W punkcie można kupić każdy rodzaj biletu okresowego zapisywanego na Krakowskiej Karcie Miejskiej, są tam też wydawane bilety bezpłatne m.in. dla dzieci z rodzin wielodzietnych, honorowych dawców krwi. U pracowników punktu można także uzyskać informacje o obowiązującej o taryfie biletowej i ulgach przysługujących pasażerom krakowskiej komunikacji. Te najważniejsze wiadomości, takie jak komunikaty



***W punkcie zostały zamontowane interaktywne monitory***

o zmianach w kursowaniu tramwajów i autobusów, cennik biletów czy rozkład jazdy, można także sprawdzić samemu, dzięki specjalnie udostępnionym interaktywnym monitorom.

**Marek Gancarczyk**



***Punkt przy ul. Podwale zyskał nowy wygląd***



# ZAREJESTRUJ SIĘ PRZEZ INTERNET I ODBIERZ KKM



*Żeby kupić swoją pierwszą KKM nie trzeba już przychodzić do punktów sprzedaży biletów*

**Pasażerowie, którzy chcą kupić swój pierwszy bilet okresowy zapisany na Krakowskiej Karcie Miejskiej nie muszą już przychodzić do punktów sprzedaży biletów. Wystarczy, że zarejestrują się na stronie [www.kkm.krakow.pl](http://www.kkm.krakow.pl) w zakładce eBilet.**

Otworzy się wtedy specjalna karta, gdzie klient wypełnia dane potrzebne do wydania Krakowskiej Karty Miejskiej z zapisanym biletem. Trzeba tam wpisać m.in. imię i nazwisko, PESEL, datę urodzenia, numer telefonu, zdjęcie oraz dokładny adres zamieszkania. Można także wpisać osobę upoważnioną do odbioru biletu oraz dane do faktury, jeżeli jej potrzebujemy. Po wpisaniu tych danych pasażer otrzymuje na swój adres mailowy potwierdzenie zarejestrowania w specjalnej bazie i unikatowy numer klienta. Kolejnym niezbędnym krokiem do uzyskania KKM jest zalogowanie się na swoim koncie (zakładka zaloguj w serwisie eBilet na stronie [www.kkm.krakow.pl](http://www.kkm.krakow.pl)) poprzez wpisanie otrzymanego numeru wraz z wybranymi cyframi numeru PESEL. Trzeba pamiętać, aby zrobić to w przeciągu trzech dni od momentu wpisania danych. Po tym okresie zostaną one bowiem wykasowane z systemu.

Po zalogowaniu się pasażer wybiera rodzaj biletu okresowego, który chce kupić. Ostatnim krokiem zarejestrowania się w bazie i zakupu pierwszego biletu okresowego jest dokonanie płatności.

Od 12 sierpnia 2013 roku zostało wydanych 30 nowych kart KKM zamówionych przez Internet

Potem zostaje już tylko zgłosić się po odbiór KKM. Trzeba jednak pamiętać, że zostanie on wydany tylko po okazaniu dokumentu tożsamości ze zdjęciem, a w przypadku biletu ulgowego, dokumentu uprawniającego do korzystania z niego.

Jeżeli podczas wypełniania danych na stronie rejestracji do odbioru KKM została upoważniona inna osoba, ona także powinna przedstawić swój dokument tożsamości.

Rejestracja w bazie i zakup pierwszego biletu okresowego przez Internet jest w fazie testowej. Z tego powodu KKM można obecnie odbierać tylko w siedzibie MPK SA przy ul. Jana Brożka 3 w pokoju 25 (w godzinach od 7.00 do 15.00). Docelowo KKM będzie można odbierać także w każdym z sześciu punktów sprzedaży biletów.

**Marek Gancarczyk**

## Jak kupić swoją pierwszą KKM?

- Wpisz swoje dane w zakładce rejestracja na stronie [www.kkm.krakow.pl](http://www.kkm.krakow.pl) (wybierając wcześniej zakładkę eBilet).
- Zaloguj się w systemie wybierając zakładkę zaloguj (wpisz swój numer klienta oraz wybrane cyfry PESEL)
- Wybierz rodzaj biletu okresowego
- Zapłać za bilet.
- Odbierz bilet w siedzibie MPK SA przy ul. J. Brożka 3

## LIDERZY WŚRÓD PRACOWNIKÓW MPK SA



*Liderzy wśród pracowników MPK SA*

**Krakowski przewoźnik już po raz piąty wyróżnił najlepszych pracowników wśród motorniczych, kierowców i inspektorów ruchu. To osoby, które wzorowo wywiązują się ze swoich obowiązków, nigdy nie spowodowali kolizji, ani wypadku. Co więcej na ich pracę nie poskarżył się żaden z pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej. W środę, 23 października otrzymali specjalne odznaki „Lidera Jakości”.**

– To wyróżnienia dla tych pracowników, którzy są wzorem do naśladowania. Wykonując dobrze swoją pracę tworzą pozytywny wizerunek całego przedsiębiorstwa – mówił podczas wręczania odznak Mariusz Szałkowski, dyrektor ds. Przewozów w MPK SA w Krakowie.

W tym roku te wyróżnienia trafiły do Adama Michalika z zajezdni autobusowej Bieńczyce, Janusza Szafrąńca z zajezdni autobusowej Płaszów, Jana Lalika z zajezdni autobusowej Wola Duchacka, Roberta Kosonia z zajezdni tramwajowej Nowa Huta, Tadeusza Słabonia z zajezdni tramwajowej Podgórze oraz Jerzego Ryglewicza, inspektora ruchu.

Trzeba podkreślić, że otrzymanie odznaki „Lidera Jakości” wcale nie jest proste. Lider to osoba, która dba o bezpie-

czeństwo i komfort wszystkich pasażerów. Dlatego właśnie nagrody nie może otrzymać ktoś, kto spowodował kolizję lub wypadek. Ponadto przed przyznaniem wyróżnienia bardzo skrupulatnie jest oceniana kultura zachowania i komunikowania się z pasażerami oraz dyspozycyjność. Duże znaczenie przy ocenie pracowników ma także troska o strój służbowy.

**Marek Gancarczyk**



**Odznakę lidera otrzymał Adam Michalik z zajezdni autobusowej Bieńczyce**



# PRACOWNICY MPK SA Z NIEZWYKŁĄ PASJĄ

## Mariusz Jędrzejowski pisze o swojej wyprawie w niebezpieczne tureckie góry.

„Po co znów jedziesz w te góry? Chcesz zginąć?” To pytanie słyszę najczęściej z ust mojej rodziny i przyjaciół. Moja odpowiedź brzmi: „Nie chodzę po górach po to, żeby zginąć. Robię to po to, aby żyć..“

Wyprawę na Ararat planowaliśmy z Martą i Grześkiem już od bardzo dawna. Najwyższy szczyt Turcji, będący jednocześnie wygasłym wulkanem – przyciągał nas swoim urzekającym pięknem, wynikającym głównie z pustki i odosobnienia, które rozciągają się wokół niego. Także jego wysokość (5137 m.n.p.m.) była czynnikiem decydującym o tym, że po gruzińskim Kazbeku (5047 m.n.p.m.) i francuskim Mont Blanc (4810 m.n.p.m.) postanowiłem pobić swój życiowy rekord wysokości i zdobyć Agri Dagi (tur. –Ararat).

Szczyt Araratu w całości należy do terytorium Turcji, jednak znajduje się trzydzieści dwa kilometry od granicy z Armenią i szesnaście kilometrów od granicy z Iranem. Dla Ormian – Mont Ararat – to święta góra, ponieważ za stosunki państwowe między Turcją i Armenią nie należą do najlepszych, teren wokół góry objęty jest ścisłym nadzorem wojskowym. Nikt nie ma prawa poruszać się po jej zboczach bez specjalnego pozwolenia. Dodatkowo, każdy zainteresowany wejściem na wierzchołek, musi wynająć w tym celu przewodnika.

Ararat to mityczna góra, gdyż to właśnie na nim, według legendy, ukryta jest Arka Noego. O tym, że mit ten

traktowany jest nadzwyczaj poważnie niech świadczy fakt, iż w następnych latach tuż pod szczytem (na wysokości ok. 5000 m.n.p.m.) prowadzone będą badania mające na celu odnalezienie wraku Arki. Najwyższej klasy specjalistyczny sprzęt już obecnie wynoszony jest pod wierzchołek, a swój czynny udział ma w owym przedsięwzięciu między innymi nasz przewodnik.

Plan ataku na szczyt, podzielony został na kilka etapów. Pierwszego dnia dotarliśmy z naszym bagażem na wysokość 3200 m.n.p.m. i tam rozłożyliśmy namioty, zakładając w ten sposób obóz pierwszy. Chcąc porównać Ararat z Mont Blanc, dostrzegamy wyraźną różnicę w ukształtowaniu flory na tej wysokości. Na Mont Blanc w obozie pierwszym, usytuowanym pod schroniskiem Tete Rousse (3167 m.n.p.m.) mieliśmy wokół siebie jedynie śnieg i skały, marząc przez cztery dni o jakiegokolwiek roślinności, zmagając się z nieustającym, porywistym wiatrem znad przełęczy. Na Araracie, na tej samej wysokości, opalaliśmy się na polanie, delektując się cudownym krajobrazem i rozmyślając nad czekającym nas atakiem szczytowym.

Dzień drugi to podejście na wysokość 4000 m.n.p.m. i powrót do bazy, co miało stanowić rodzaj aklimatyzacji przed przewidzianym na kolejny dzień trekkingiem z obozu pierwszego do obozu drugiego. W rzeczywistości jednak ów wysiłek mało miał wspólnego z aklimatyzacją, która – aby mogła być skuteczna – powinna być oparta na noclegu w wyższych partiach szczytu, nie zaś na podejściu i natychmiastowym zejściu na dół. Błąd ten opłaciliśmy podczas



Na Mont Blanc



*Na szczycie Ararat*

schodzenia z góry, rozpaczliwie zmagając się z przeszywającym nas bólem głowy.

Szczególnie ja odczułem go dość mocno, a spakowanie plecaka w obozie drugim, zamiast dziesięciu minut – zajęło mi ponad godzinę.

Atak szczytowy rozpoczęliśmy o drugiej w nocy. Tak przepiękne, usłane milionami gwiazd nocne niebo, miałem przyjemność podziwiać wcześniej zaledwie dwukrotnie: na Kazbeku i na Mont Blanc. Usypisko luźnych kamieni, sypki żwir i piasek – to wszystko towarzyszyło nam w drodze, którą wyznaczała nam wąska ścieżka. Ostatnie trzysta metrów – to typowo zimowa sceneria składająca się przede wszystkim z wiecznego śniegu oraz lodu.

Są to jednak warunki, które ja osobiście preferuję najbardziej. Być może dlatego, że moja wielka przygoda z górami, zaczęła się właśnie w okresie zimowym. To zimą „działam” w Tatrach najintensywniej i to właśnie zimowy styl wspinania dostarcza mi najwięcej przyjemności.

Dzięki przypadkowi, a także wyrozumiałości naszego przewodnika (za co jestem mu niezmiernie wdzięczny) – stanąłem na Araracie jako pierwszy człowiek tego dnia (10 lipca 2013 roku). Przez ponad dziesięć minut napawałem się jedynym w swoim rodzaju odczuciem osamotnienia, podziwiając przy tym wszechobecną mistykę gór. Moment tuż przed osiągnięciem wierzchołka, był dla mnie chwilą euforii. Zmęczenie (czasem skrajne) organizmu, łączy się z radością wewnętrznego spełnienia, osiągnięcia celu, co wywołuje ogromne emocje.

Paradoksalnie, to nie sama chwila zdobycia szczytu, ale cała droga na niego – jest największą przyjemnością. Planowanie wyprawy, a następnie realizowanie poszczególnych „kroków” ku temu, by mogła ona przynieść sukces – to dla mnie kwintesencja alpinizmu. Ararat nie jest górą trudną technicznie (dla ludzi uprawiających wspinanie), jednak osobiście uważam, że nie ma gór pięciotysięcznych, które można by było uznać za łatwe. Na wyprawach typu alpejskiego liczy się każdy szczegół, jak na przykład to, czy ilość zupek w proszku, które wnosi się ze sobą w plecaku – okaże się wystarczająca. Suma tych wszystkich drobnych czynników, decyduje czy wyprawa jest zakończona sukcesem, czy też nie.

Zdobycie Araratu, traktuję jako pewnego rodzaju zamknięcie kolejnego etapu. W planach mam już kolejny szczyt, który będzie „krokiem na przód” w mojej górskiej karierze. Sukces zadedykowałem swojej dziewczynie – Anecie, która wytrwale wspiera mnie w realizacji mojej pasji.

Letnie wyprawy są dla mnie rodzajem nagrody za ciężko „przepracowany” sezon zimowy w Tatrach. Celem nadrzędnym jest zdobycie Wielkiej Korony Tatr (czternastu najwyższych szczytów) w warunkach zimowych.

Dlaczego chodzę po górach? Ponieważ cieszy mnie bezpośredni kontakt z dziką przyrodą. Poczucie odizolowania od przeciętności i zgiełku dnia codziennego. Wyciszenie się oraz absolutna kontrola swoich poczynań. Gdy po obu stronach strzelistej grani widzę głębokie przepaście – muszę wykazać się spokojem i pełną koncentracją. W tej jednej i niepowtarzalnej chwili, liczy się dla mnie tylko ten kawałek skały, który mam przed sobą.

### **Mariusz Jędrzejowski:**

Urodzony w Krakowie, absolwent XII LO im. C.K.Norwida.

W latach 2005-2010 – studiował na kierunku filozofia, na Uniwersytecie Papieskim Jana Pawła II.

Od 2010 roku – pracownik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego na stanowisku motorniczego.



# KIEROWCY I MOTORNICZOWIE WALCZYLI O TYTUŁ NAJLEPSZEGO



*Motorniczy musieli wykazać się dużym wyczuciem dojeżdżając do przeszkody*



*Elektromechanicy musieli m.in. jak najszybciej wymienić wycieraczki*

**Dwa dni trwała rywalizacja pracowników MPK SA w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”, który został zorganizowany już po raz 14. W pierwszym dniu, 12 września 2013 roku rywalizowali motorniczowie i elektromechanicy.**

Spośród 15 motorniczych najlepszy okazał się Piotr Czech, z zajezdni tramwajowej Podgórze. Drugie miejsce zajął Paweł Zieliński z zajezdni tramwajowej Nowa Huta a trzecie Agnieszka Błońska, która także pracuje w nowohuckiej zajezdni. W tym roku drużynowo najlepsi okazali się motor-





*Adam Adamaszek został najlepszym elektromechanikiem*



*Środkowe drzwi wagonu powinny się znaleźć jak najbliżej słupka przystankowego*



*Piotr Czech – najlepszy motorniczy*



*Zaparkowanie autobusu wcale nie było proste*

niczowie z zajezdni tramwajowej Podgórze. To oni najlepiej poradzili sobie z testem teoretycznym sprawdzającym wiedzę z przepisów ruchu drogowego oraz częścią praktyczną. A ta wcale nie była łatwa. Prowadzący tramwaje musieli bowiem m.in. wykazać się precyzją i tak zatrzymać tramwaj, aby drzwi wagonu znalazły się na wprost słupka przystankowego. Ich zadaniem było także dojechanie tramwajem jak najbliżej ustawionej na torach przeszkody i przejechać określony odcinek trasy z prędkością 20 km/h przy zasłoniętym prędkościomierzu.

Oprócz motorniczych tego dnia rywalizowali także elektromechanicy, którzy na co dzień dbają o to, aby po torowiskach kursowały sprawne tramwaje. Najlepszym wśród nich okazał się Adam Adamaszek.

W drugim dniu konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”, w piątek 13 września 2013 roku rywalizowali kierowcy, mechanicy oraz inspektorzy ruchu. Najlepszym kierowcą został Piotr Trojański z zajezdni autobusowej Płaszów. Drugie miejsce zajęła Anna Janda a trzecie Robert Rodak z zajezdni autobusowej Bieńczyce. Zajezdnia Bieńczyce zajęła pierwsze miejsce w klasyfikacji drużynowej.

Podobnie jak w przypadku motorniczych, kierowcy także musieli napisać test teoretyczny i wykonać zadania praktyczne. Każdy z nich miał okazję wykazać się dużą umiejętnością w prowadzeniu autobusu. Najpierw trzeba było przejechać wyznaczony wąski pas jezdni slalomem, następnie autobus trzeba było zaparkować w wąskiej zatoczce jak najbliżej przystanku oraz wycofać pojazd jak najbliżej ustawionej przeszkody. Dodatkowym utrudnieniem podczas tych zadań było to, że na specjalnym wysięgniku przymocowanym z przodu autobusu była położona piłka. Liczyła się więc płynność w jeździe, bo gwałtowne hamowanie lub ruszanie mogło doprowadzić do jej zrzucenia a za to doliczano punkty karne.

W piątek 13 września rywalizowali także mechanicy. Najlepszy z nich okazał się Marcin Malik ze Stacji Obsługi Autobusów Płaszów.





*Liczył się nie tylko czas – piłka ustawiona na specjalnym wysięgniku nie mogła spaść podczas jazdy autobusem*

Wśród inspektorów ruchu po raz drugi z rzędu najlepszym okazał się Tomasz Jezierski, który najlepiej poradził sobie z testem z wiedzy nie tylko o przepisach ruchu drogowego ale także z pytaniami dotyczącymi m.in. taryfy biletowej.

Konkurs „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” daje okazję nie tylko do rywalizacji pracowników MPK SA. Jest także okazją do ćwiczenia umiejętności ważnych w codziennej pracy kierowców i motorniczych. W konkursie duży nacisk jest bowiem położony na płynne i bezpieczne prowadzenie autobusów i tramwajów.

**Marek Gancarczyk**



*Tomasz Jezierski – najlepszy inspektor*



*Piotr Trojański – najlepszy kierowca*



*Nagrody dla najlepszych wręczał Julian Pilszczyk Prezes Zarządu MPK SA*



*Odprawa tuż przed początkiem akcji Bezpieczny powrót*

## DBAMY O BEZPIECZEŃSTWO PASAŻERÓW

**Kraków jest jednym z największych miast Polski liczącym prawie 800 tys. mieszkańców. Aglomeracja krakowska to prawie 1 mln mieszkańców. Szacuje się, że dziennie taborem MPK SA w Krakowie podróżuje ok. 1 mln pasażerów dziennie.**

W dzisiejszych normach i realiach transport zbiorowy stanowi złożony system, a zapewnienie sprawnej realizacji przewozów dla mieszkańców dużych miast jest nie lada wyzwaniem. Punktualność, częstotliwość odjazdów, szybkość i komfort przemieszczania oraz sposób informacji przy jednoczesnym zachowaniu atrakcyjnej ceny za przejazd, to główne cele stawiane operatorom transportu zbiorowego. Wszystkie te skorelowane elementy określają jakość usług przewozowych zaspokajających potrzeby mieszkańców. Należy jednak wspomnieć jeszcze o jednym bardzo ważnym elemencie, który w rzeczywistości jest wyznacznikiem wspomnianej wcześniej jakości – jest nim szeroko rozumiane bezpieczeństwo.

Aby je zapewnić pasażerom MPK SA podejmuje wiele działań. Stara się m.in. wprowadzać nowoczesny system kamer, który pozwala na monitorowanie zagrożeń w postaci wszelakiego rodzaju kradzieży i dewastacji (zarówno mienia pasażerów jak również Spółki), przejawów agresji

oraz zagrożeń związanych z używkami (paleniem papierosów, spożywaniem alkoholu). Monitoring pozwala na odtworzenie żądanych sytuacji. Informacje te są szczególnie przydatne przy ustalaniu sprawców dewastacji, kradzieży, kolizji drogowych bądź wypadków. W związku z czym za-

### Wyniki kontroli w nocy z 4 na 5 października 2013 roku:

Mandaty – 5 sztuk w wysokości 450 zł (3-spożywanie alkoholu-300zł, 1 – używanie słów wulgarnych-100zł, 1 – zaśmiecanie – 50zł)

Pouczenia-7 sztuk (3-używanie słów wulgarnych, 1-spożywanie alkoholu, 1-zakłócanie porządku, 1-zaśmiecanie, 1-parkowanie na przystankach)

Wnioski do sądu – 1 sztuka – używanie słów wulgarnych

5 osób odwieziono do izby wytrzeźwień.

Kontrolerzy wystawili 46 sztuk wezwań do zapłaty oraz pobrali 10 opłat dodatkowych.



bezpieczony monitoring jest często wykorzystywany przez Policję. Monitoring jest zatem pożądanym narzędziem wpływającym na poprawę bezpieczeństwa.

Od 2008 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie na różnych płaszczyznach dynamicznie współpracuje z miejskimi służbami porządkowymi. Jedną z jej form jest reagowanie na różnego rodzaju działania niosące znamiona wykroczeń lub przestępstw. Innym istotnym elementem współpracy jest szeroko rozumiana profilaktyka.

Inspektorzy Ruchu MPK SA w Krakowie wraz z funkcjonariuszami Straży Miejskiej Miasta Krakowa podczas wspólnych patroli podejmują interwencje przy próbach niszczenia mienia, a szczególnie dewastacji pojazdów komunikacji miejskiej, automatów KKM, infrastruktury przystankowej (m.in. rozbijanie szyb w wiatkach przystankowych, graffiti, kradzieży gablot, koszy na śmieci i ławek).

Wszystkie te działania skierowane są na eliminację: wybryków chuligańskich, spożywanie alkoholu w pojazdach komunikacji miejskiej i na przystankach. Podczas takich patroli zwracana jest także szczególna uwaga na przystanki komunikacji zbiorowej, zwłaszcza w zakresie: naklejania ogłoszeń, reklam itp., palenia tytoniu, a także przebywania osób nietrzeźwych i bezdomnych pod zadaszeniami.

W 2011 roku rozpoczęto innowacyjne rozwiązanie w postaci wprowadzenia nieumundurowanych patroli w kursujących późnym wieczorem, nocami i w weekendy pojazdach

komunikacji miejskiej – ta wspólna akcja nosi roboczą nazwę BP (bezpieczny powrót). Akcja ta cieszy się dużym zainteresowaniem społecznym, informacje o niej często były podawane w lokalnych mediach. Wzmocnienie poczucia bezpieczeństwa w postaci błyskawicznej interwencji odpowiednich służb na działania niezgodne z prawem to tylko jeden z założonych do realizacji celów. Kolejnym, równie istotnym celem było ostrzeżenie potencjalnych sprawców, że ich działania nie pozostaną bezkarne. Akcja ta przeprowadzana jest cyklicznie i losowo wybranych liniach komunikacyjnych kursujących o różnych porach. W akcji tej często biorą udział również funkcjonariusze Policji, Żandarmerii Wojskowej, a nawet czworonożni pomocnicy (specjalnie szkolone psy, które pomagają wykrywać posiadanie substancji niedozwolonych).

Od początku nawiązania współpracy minęło 6 lat. W tym czasie do 30 września 2013 roku zorganizowano 1238 patroli w trakcie których ukarano 10442 osoby, a w tym: nałożono 6510 mandatów karnych, udzielono 3633 pouczenia oraz sporządzono 267 wniosków o ukaranie do Sądu Grodzkiego.

Innym restrykcyjnym działaniem jest podejmowanie interwencji w stosunku do kierujących pojazdami, którzy naruszyli przepisy prawa o ruchu drogowym (m.in. zatrzymywanie pojazdów w miejscu lub w niedozwolony sposób, co powoduje utrudnianie bądź brak ciągłości ruchu pojazdów komunikacji miejskiej, parkowanie na całej długości zatoki przystankowej lub na peronie przystankowym, co skut-



*Ktoś jechał bez biletu – trzeba zapłacić mandat*

## BEZPIECZEŃSTWO

kuje ograniczeniem możliwości swobodnego korzystania z chodnika oraz naraża pasażerów na dyskomfort podczas wsiadania oraz wsiadania do autobusów i tramwajów).

Najczęściej blokowane ciągi komunikacyjne to ul. Długa, Rakowicka, Kalwaryjska oraz Karmelicka. Taryfikator wykroczeń za blokowanie ruchu w komunikacji przewiduje dla takiego niesforne go kierowcy mandat w wysokości 300 zł. Dodatkowo za holowanie trzeba jeszcze zapłacić kolejne 300 zł, a ponadto trzeba mieć dużo wolnego czasu żeby odzyskać swój samochód.

By uniknąć tego typu niespodzianek, na kilka dni przed otwarciem po remoncie ulicy Długiej oraz cyklicznie kilka razy do roku, inspektorzy ruchu MPK SA w Krakowie rozdawali kierowcom parkującym w zatokach wzdłuż ulicy ulotki przypominające o bezpiecznym i bezkolizyjnym parkowaniu. Łącznie rozdano lub umieszczono za wycieraczką kilka tysięcy sztuk takich informacji. Pomimo wszelkich starań do takich zdarzeń dochodzi coraz mniej, jednak-



*Pić alkoholu w pojazdach komunikacji miejskiej nie wolno*



*W trakcie akcji są potrzebne i takie interwencje strażników miejskich*



*Inspektor MPK cały czas jest gotowy do działania*

że z obserwacji wynika, że nie każdy sobie wziął te prośby i ostrzeżenia do serca.

Dodatkową formą współpracy jest prowadzenie zajęć w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz odpowiedzialności prawnej osób niepełnoletnich przez funkcjonariusza SM i inspektora ruchu MPK w szkołach podstawowych i gimnazjach. Zajęcia te pozwalają na uświadomienie młodym ludziom jakie zagrożenia występują na co dzień w ruchu komunikacji miejskiej, jak zapobiegać wypadkom, jak chronić siebie przed niebezpieczeństwami i jak pomagać innym. Innym istotnym elementem prowadzonych lekcji jest wskazanie konsekwencji prawnych za popełnione wykroczenia i przestępstwa przez osoby niepełnoletnie, i jak to może wpłynąć na ich dorosłe życie.

**Grzegorz Dyrkacz**

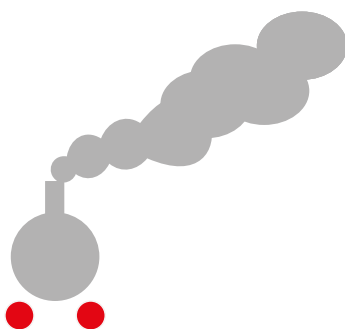


# KRK

PATRONAT HONOROWY:  
PREZYDENT MIASTA KRAKOWA  
**JACEK MAJCHROWSKI**



# WYSTAWA MAKIET I MODELI KOLEJOWYCH



7-8 Grudnia 2013 MUZEUM INŻYNIERII MIEJSKIEJ UL. Św Wawrzyńca 15

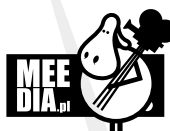
Bilety: Normalny - 6zł Ulgowy - 3zł

Godz. 7.XII. (sobota) 10:00-14:00 i 16:00-20:00

8.XII. (niedziela) 10:00-15:00 i 16:00-19:00

ORGANIZATORZY:

PARTNERZY, SPONSORZY:



# BRANŻA KULTURALNA I TURYSTYCZNA NA NOŚNIKACH REKLAMOWYCH MPK SA

**Współcześnie ludzie coraz częściej spędzają wolny czas poza domem niż przed telewizorem. Lubią wyjść do kina, wyjechać w góry, popływać w basenach, zobaczyć sztukę w teatrze, a wszystko po to, aby móc się zrelaksować po ciężkim tygodniu pracy. Bardzo często szukają ciekawych pomysłów na radzenie sobie z nudą. Właśnie, ale gdzie znaleźć tę inspirację? Jest wiele możliwości Internet, gazeta, plakaty na mieście, ogłoszenia telewizyjne, ale czy my mamy czas na szukanie? Właśnie z naszym wolnym czasem bywa różnie.**



*Reklama Muzeum Sztuki Współczesnej na wagonie NGT6*

Jeśli go mamy, to nie chce nam się go marnować na zbędny kontakt z Internetem i wyszukiwanie w nim tego co nam potrzebne. Wszyscy jesteśmy wzrokowcami i najlepiej dociera do nas komunikat duży, kolorowy i bardzo sugestywnie podany. Spędzając dużą część dnia w środkach transportu: samochód, autobus czy też tramwaj, patrzymy i obserwujemy to co znajduje się w naszym otoczeniu. I w tym momencie pojawia przed oczami obserwatora niejako naturalnie, reklama na autobusie bądź tramwaju Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie. Wzbudza pozytywne emocje, także te estetyczne, oddziałuje na wyobraźnię. Reklama na środkach komunikacji miejskiej to kolorowe obrazy pojawiające się na ulicach miast, które swoim ruchem przyciągają wzrok naszych pasażerów i uczestników ruchu drogowego. Reklama na autobusach i tramwajach najlepiej spełnia kryteria właściwego miejsca i najlepszego czasu, gdyż dociera do dużej rzeszy ludzi

w każdych okolicznościach czy stoimy na przystanku, czy jedziemy samochodem bądź środkiem komunikacji miejskiej wszędzie możemy zobaczyć kierowany do nas przekaz. Niejednokrotnie widzimy reklamowany produkt znajdując się na ulicy, blisko miejsca gdzie można go nabyć, dlatego idziemy i od razu zaspakajamy swoją ciekawość. Środki komunikacji miejskiej eksponują reklamowany produkt z wielu stron, więc są w stanie dotrzeć do odbiorcy znajdującego się w każdym miejscu ulicy. Reklama na autobusach i tramwajach przynosi korzyści zarówno klientom, którzy dzięki niskim kosztom mogą promować swoje produkty bądź usługi, docierać i pozyskiwać nowych odbiorców, jak i naszemu przedsiębiorstwu komunikacyjnemu, które dzięki dodatkowemu źródłu dochodu może udoskonalać i polepszać jakość podróżowania pasażerów, a tym samym podnosić standardy usług. Tym samym korzyści mają też pasażerowie, którzy czują się w środkach komunikacji bezpieczniej i bardziej komfortowo.

Dlatego też tak chętnie z usług reklamowych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie korzysta firma z branży turystycznej i kulturalnej. Od wielu lat klienci ci są obecni na naszych nośnikach. W związku z tym, że ten rodzaj reklamy operuje atrakcyjnymi obrazami, przemawia do wyobraźni potencjalnego klienta i jest dostępny dla każdego, dlatego termy, parki wodne, hotele, parki rozrywki, uzdrowiska chętnie wykorzystują reklamę zewnętrzną, aby budować pozytywny wizerunek swojej marki, ale także promować się szerokiej rzeszy odbiorców, będących potencjalnymi klientami. Również w odniesieniu do branży kulturalnej wykorzystanie nośników reklamy tranzytowej okazuje się bardzo skuteczne. Wydarzenia kulturalne, takie jak koncerty, przedstawienia teatralne, imprezy plenerowe, wystawy, premiery kinowe, książkowe i płytowe promowane na medium o tak wysokiej postrzegalności, jakimi są tramwaje i autobusy, stanowią dla firm doskonałą możliwość dotarcia do wielu zainteresowanych klientów. Niewątpliwą zaletą tego typu reklamy jest możliwość niezwykle precyzyjnego dotarcia z informacją do konkretnych grup docelowych potencjalnych klientów.

Z tego sposobu reklamy proponowanego przez MPK SA skorzystało do tej pory bardzo wiele firm, które promowały swoje regiony i atrakcje mieszkańcom Krakowa, ale również turystom przebywającym tłumnie w naszym mieście. Firmy te jak zaraz Państwo zobaczą obejmują teren całej Małopolski, ale także wychodzą poza granice naszego kraju. Wśród naszych klientów znajdują się: Terma Białka, Uzdrowisko Rabka, Uzdrowisko Swoszowice, Dino Zatorland w Zatorze, Urząd Miasta Niepołomice, Park Wodny w Krakowie, basen w Skawinie, wyciąg narciarski Śnieżnica, Hotel Park In, muzea krakowskie (Zamek Królewski na Wawelu, Muzeum Narodowe, Muzeum Etnograficzne, Mu-





### **Terma Białka...**

zeum Inżynierii Miejskiej Krakowa), Teatr „Łaźnia Nowa”, „Coke live music festiwal”, Klub Carpe Diem, Fitness Platinum, a także Kraj Ołomuniecki.

Nasi klienci z branż turystycznej i kulturalnej korzystający z reklamy wewnątrz i na zewnątrz autobusów i tramwajów są zdania, że to wspaniały środek przekazu. Po pierwsze dlatego, że takiej reklamy nie można pominąć, w żaden sposób nie można jej wyłączyć lub przełączyć na inny kanał jak reklamę w telewizji, bądź pominąć jak zbędną stronę w czasopiśmie. Po drugie przekaz jest długotrwały, nie trwa kilkunastu sekund jak spoty reklamowe w radio czy w telewizji, ale jest blisko odbiorców nawet kilka miesięcy. Po trzecie kampania reklamowa dociera do zdecydowanej większości mieszkańców Krakowa, ale wychodzi również poza jego granicę, gdyż trafia do odbiorców będących turystami polskimi i zagranicznymi. Po czwarte z linii autobusowych i tramwajowych korzystają każdego dnia setki tysięcy pasażerów. Po piąte reklama na środkach komunikacji miejskiej jest elastyczna, tzn. można przeprowadzić kampanię na obszarze całego miasta, albo na terenie całej jego aglomeracji. Po szóste ten sposób reklamy z powodu różnorodnej gamy usług reklamowych jest dobry dla średnich i dużych firm. Po siódme środki komunikacji miejskiej przemieszczają się po całym mieście kilkanaście razy dziennie i trafiają z przekazem także do kierowców samochodów, którzy stojąc w ulicznym korku interesują się tym co znajduje się w ich otoczeniu.

Mamy nadzieję, że to dopiero dobry początek zainteresowania firm branży turystycznej i kulturalnej ofertą reklamową naszego przedsiębiorstwa. Jest jeszcze wiele obszarów, miejsc i wydarzeń, które warto pokazać szero-



**... oraz Uzdrowisko Rabka także reklamują się na tramwaju**

kiej rzeszy odbiorców. Jest wielu ludzi, którzy nie wiedząc o jakimś miejscu nie mogą tam dotrzeć, a dzięki promocji imprez, miejsc i atrakcji w środkach komunikacji miejskiej mogliby stać się klientami i stałymi bywalcami. Obserwując zainteresowanie firm naszymi usługami, dołożymy wszelkich starań, aby uatrakcyjnić naszą ofertę i sprawić, aby grono naszych klientów stało się większe, aby byli oni zadowoleni. Dziękujemy naszym klientom za zaufanie, jakim nas obdarzyli i czekamy na nowych, chętnych do współpracy, otwartych na korzystanie z wielkich możliwości, jakie niesie ze sobą reklama na środkach komunikacji miejskiej MPK S.A w Krakowie.

**Artur Milc**



# „ÓSEMKA” – LINIA Z PRAWIE 80-LETNIĄ HISTORIĄ

**Dokładnie 28 października linia nr 8 świętowała 79 lat istnienia. Historia tej linii jest niezwykle krótka w porównaniu z innymi liniami.**

Czas utworzenia tej linii sięga jeszcze lat trzydziestych, ale ilość zmian na przestrzeni lat była niezwykle mała. Dopiero ostatni okres zmusza historyków do dopisywania no-

wych wierszy opatrzonych kolejnymi datami i nowymi ulicami, po których jeździ.

Linie numer 8 uruchomiono 28 października 1934 roku w momencie oddania do ruchu nowo wybudowanego odcinka torowiska w ulicy Rakowickiej. Nowy odcinek zbudowany został przez Krakowską Miejską Kolej Elektryczną SA (dziś MPK SA) z pieniędzy pochodzących z Państwowego Funduszu Pracy. Fundusz był ogólnopolskim programem



*Linia nr 8 do Cichego Kącika kursowała tylko przez niecały rok*



antykryzysowym mającym pobudzić gospodarkę oraz zapewnić bezrobotnym zajęcie. KMKE musiało pokryć ze swoich funduszy opłaty społeczne zatrudnionych pracowników. Ze swej inicjatywy forma zapewniła pracującym osobom bezpłatne obiady. Torowisko do cmentarza obejmowało całkowitą przebudowę istniejącego toru pomiędzy ulicą Lubicz i Topolową (którą dotychczas przemierzał tramwaj), powstanie dwutorowej linii od Lubicz do bramy Cmentarza Rakowickiego długości 1126 m. Nowo utworzoną linię nr 8 poprowadzono przez ul. Potockiego (dziś Westerplatte), Plac Wszystkich Świętych do Salwatora. 21 listopada 1936 roku linię zamknięto. Obsługę odcinka do bramy cmentarza przejęła linia nr 2.



Ponowne uruchomienie linii 8 nastąpiło w przeddzień tragicznych dla Polski wydarzeń. 11 sierpnia 1939 roku, po trwających niemal dwa lata budowie torowiska w ulicy Gertrudy uruchomiono tramwaje linii 8. Nowa końcówka pod nazwą Plac Bernardyński kończyła się torem przejazdowym w miejscu dzisiejszego przystanku Wawel. Pętla nie była potrzebna bo tramwaje skierowane na tę linię były, jak wszystkie wówczas, dwukierunkowe. Z Placu Bernardyńskiego przez Potockiego i Lubicz tramwaje linii 8 docierały do dawnej ujeżdżalni przy ul. Mogiłskiej a następnie objeżdżając dawny fort docierały do os. Oficerskiego (dziś skrzyżowanie ul. Mogiłskiej i Beliny Prażmowskiego). Kilkanaście dni później, 1 września, tramwaje linii nr 8 już na swą trasę nie powróciły.

Trzecie uruchomienie, na zupełnie zmienionej trasie, nastąpiło 14 września 1941 roku. Władze okupacyjne pragnąc zapewnić transport swoim urzędnikom i żołnierzom zamieszkałym na powstałym tuż przed wojną osiedlu urzędniczym uruchomiły tramwaje linii 8 kursujące na trasie Kattowitz Strasse (Bronowice) – Rathaus Platz (Plac Wszystkich Świętych) – Bahnhofstrasse (Lubicz) – Rakowicka. W odróżnieniu od pozostałych linii kursujących po Krakowie linia ta przeznaczona była wyłącznie dla ludności niemieckiej a do obsługi linii przeznaczone zostały wyłącznie tramwaje Zeppelin (SN3) niedawno sprowadzone z Norymbergi. Uruchomienie linii poprzedzone zostało oddaniem do użytku odcinka torowiska w ul. Reichstrasse (dzisiejszej ulicy Królewskiej), którego budowę rozpoczęto jeszcze w 1938 roku. Linia funkcjonowała do 10 grudnia 1944 roku.

Po zakończeniu działań wojennych przystąpiono do odbudowy zniszczonych przepraw mostowych. Drugim odbudowanym mostem z torem tramwajowym był IV most (im. J. Piłsudskiego). 27 października 1946 roku przez most skierowano tramwaje nowo otwartej linii 8. Tramwaje podążały z Bronowic przez Plac Wszystkich Świętych Krakowską Kalwaryjską do pętli w Łagiewnikach (wówczas noszącą nazwę Borek Fałęcki). W listopadzie 1950 roku trasa została wydłużona o ponad dwa kilometry od pętli Łagiewniki po zbudowanym torowisku wraz z pętlą do Borku Fałęckiego. Do obsługi linii skierowano nowoczesne właśnie dostarczone wagony typu N, które tak silnie przez mieszkańców kojarzyły się z linią 8, że i wagony potocznie przez pewien czas określano jako „ósemki”. Po dwudziestu pięciu latach kursowania po niezmienionej trasie linię 8 przedłużono. Po ponad dwuletniej budowie, w listopadzie 1975 roku oddano do użytkowania torowisko prowadzące od pętli Bronowice do powstającego osiedla Widok (dziś Bronowice Małe). Ten przebieg linii w zasadzie nie uległ zmianie aż do listopada 2012 roku, kiedy tramwaje linii 8 skierowano z ul. Straszewskiego do Cichego Kącika. Taka trasa została utrzymana jednak zaledwie niecały rok. Popularna „ósemka” wróciła na swoją tradycyjną trasę do Bronowic we wrześniu 2013 roku.

Jacek Kołodziej

## TARGI TRANSEXPO 2013



Wśród zwiedzających dużą popularnością cieszył się elektryczny autobus firmy Solaris Bus & Coach SA

W dniach 17-19 września 2013 roku na terenach wystawowych „Targów Kielce” odbyły się XI Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego TRANSEXPO 2013, największa krajowa impreza branżowa związana z komunikacją miejską.

Podczas tegorocznych Targów na powierzchni kilku tysięcy metrów kwadratowych zaprezentowało się 120 wystawców z 9 krajów (Austria, Belgia, Francja, Holandia, Hiszpania, Niemcy, Polska, Szwecja, Czechy). W porównaniu do wcześniejszych edycji, w tym roku widać było mniejszą ilość wystawców. Na targach pokazane zostały różne typy autobusów, a także ich części zamienne i podzespoły. Ponadto zaprezentowano wyposażenie pokładowe autobusów, urządzenia dla komunikacji autobusowej wraz z infrastrukturą, urządzenia do pobierania opłat, sprzęt i oprogramowanie dla elektronicznych systemów informacji pasażerskiej. Uzupełnieniem XI Międzynarodowych Targów Transportu Zbiorowego TRANSEXPO 2013 była organizowana przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej w dniu bezpośrednio poprzedzającym dzień otwarcia targów konferencja techniczna „Transport miejski, jako element Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej”. Najlepsze wyroby i stoiska prezentowane na wystawie zostały tradycyjnie nagrodzone medalami i wyróżnieniami Targów Kielce. W czasie dni targowych zorganizowana została II WYSTAWA IGKM – AUTOBUSY ZABYTKOWE pod hasłem: „Promocja komunikacji miejskiej pojazdami zabytkowymi. Na wystawie można było zobaczyć sześć odrestaurowanych pojazdów: Jelcz M11 z Nowego Sącza, DAF MB200 z Poznania, Jelcz 021 z Krakowa, Jelcz 043 z Białostoku, Chausson AH48 z Warszawy i San H-01 z Sanoka. Odwiedzając targi kieleckie należało założyć na początku, że ilość wystawców jest bardzo duża i nie sposób odwiedzić ich wszystkich w ciągu krótkiego pobytu na terenach wystawowych. Zaraz po wejściu należało dokonać selekcji stoisk i wybrać interesujące miejsca do odwiedzenia. Pomocą służyły informatory i materiały reklamowe. Wzrokiem przyciągały stoiska o innowacyjnym

i ciekawym wystroju zewnętrznym. Na dużej powierzchni, pod jednym dachem sąsiadowały obok siebie stoiska firm, których siedziby znajdowały się setki kilometrów od siebie. Na zwartych terenach wystawowych zebrano w jednym miejscu autobusy znaczących, chociaż nie wszystkich europejskich producentów pojazdów samochodowych. Nie widać było stoisk takich firm jak: SCANIA, MAN, VOLVO, ale pojawił się producent autobusów z Chin. Z obserwacji rozwiązań technicznych autobusów widać, że i w tym segmencie działalności można zaobserwować wpływ globalizacji na stosowane rozwiązania techniczne w pojazdach. Obecne autobusy są kompozycją materiałów i zespołów pochodzących od wyspecjalizowanych producentów, którzy starają się spełnić potrzeby całego rynku motoryzacyjnego. W efekcie skrzynie biegów ZF lub Voith możemy spotkać prawie we wszystkich autobusach dostępnych na rynku. Podobna sytuacja jest z silnikiem, mostem napędowym, układem kierowniczym, klimatyzacją, kasownikami, tablicami elektronicznymi, siedzeniami itp. Nowością w autobusach w tym roku były silniki spełniające normy emisji spalin EURO-6, która zacznie obowiązywać już w przyszłym roku. Pomimo dużej unifikacji zespołów istnieje coś, co różni poszczególne pojazdy, gdy się je porówna stojące obok siebie. Prezentacja poszczególnych pojazdów wskazuje na zwiększającą się ilość urządzeń pokładowych (klimatyzacja, automat biletowy, monitoring, urządzenia zewnętrznej obróbki spalin, itd.), które zwiększają ciężar autobusu i ograniczają przez to ilość przewożonych pasażerów. Innym zaobserwowanym kierunkiem rozwoju konstrukcji autobusów jest zwiększająca się oferta autobusów elektrycznych, oraz coraz doskonalsze ich rozwiązania. Pokazane na targach autobusy wyróżniały się doskonałą jakością wykonania, zastosowanymi rozwiązaniami technicznymi ułatwiającymi wsiadanie i wysiadanie, poprawiających bezpieczeństwo podróży oraz zmniejszającą ich koszty eksploatacji. Tegoroczne targi kieleckie, choć skromniejsze wpisały się na stałe do kalendarza imprez branżowych związanych z komunikacją zbiorową. Na kolejne XII Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego TRANSEXPO 2014 organizatorzy zapraszają w dniach 8-10 października 2014 r.

Ryszard Wróbel



Przy krakowskim stoisku z zabytkowymi pojazdami można było skosztować obwarzanka



# MIĘDZYNARODOWE TARGI KOLEJOWE TRAKO



*Tramino Jena na targach w Gdańsku*

## **Kolejna edycja targów odbyła się w tym roku, po raz pierwszy w nowym centrum wystawowym, zlokalizowanym nieopodal Gdańskiej Ergoareny.**

Targi zostały poprzedzone obradami Komisji Tramwajowej, Torowej i Sieciowej, działających pod auspicjami Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. W trakcie obrad podpisano porozumienie o współpracy między Izbą, a niemieckim VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, niemiecką Instytucją, zajmującą się opracowywaniem i wydawaniem dokumentów zawierających standardy dla komunikacji w transporcie publicznym, w tym miejskim).

Poza pierwszym wystąpieniem, Profesora dr. inż. Konrada Okulicz (syna Profesora Jana Podoskiego) z Cologne University of Applied Sciences, Kolonia – Niemcy, dotyczącego wprowadzania innowacyjnych rozwiązań technicznych w świecie i w Polsce, kolejne – w trakcie obrad Komisji, dotyczyły głównie istotnych spraw, występujących w kontekście styku taboru tramwajowego i infrastruktury torowo – sieciowej oraz istniejących w tej dziedzinie uregulowań normatywnych i Przepisów.

Pierwszy dzień Targów, to premiery nowych wyrobów i tradycyjny „konkurs IGKM im. Jana Podoskiego”, o najlepszy wyrób w pięciu (a wg zgłoszeń w czterech) dziedzinach, powiązanych ściśle z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej.

Zgodnie z oczekiwaniami, w dziedzinie taboru tramwajowego statuetkę otrzymał jedyny, prezentowany na Targach tramwaj – Solaris Tramino Jena. W innych, związanych bezpośrednio z tramwajami: przetwornica statyczna PSM 68 (opracowana i produkowana przez Medcom) oraz „platforma modułów sterujących – PMS” (zgłoszona przez Novamedia Innovision).

W dziedzinie „Infrastruktura torowa” nagrodzona została „Zintegrowana nawierzchnia torowo-drogowa typu RP do torowisk tramwajowych” (zaprezentowana przez Transcomfort – Prefa). Trzeba przyznać, że zaprezentowany przez Solarisa tramwaj dla Jena robił wrażenie i mógł się spodobać, nawet bardziej... niż tramwaje dla Poznania.

Wagon ten jest pierwszą konstrukcją Solarisa, która ma całkowicie niską podłogę i jest tramwajem 2-kierunkowym, 2-stronnym. Ciekawy sposób malowania i staranne wykonanie sprzyjało pozytywnej ocenie tego wyrobu wystawianej przez zwiedzających.

Pisząc o Pendolino, najnowszym nabytku PKP Intercity trzeba stwierdzić, że był to eksponat najbardziej oblegany przez zwiedzających, nie tylko gości targowych, ale również mieszkańców Trójmiasta, którzy przybyli na Trako specjalnie po to, żeby zobaczyć Pendolino. Na torach wystawowych zaprezentowano również inne pojazdy szynowe. Część z nich była pokazywana na ubiegłorocznych Targach Innotrans w Berlinie. Na uwagę zasługiwały niewątpliwie ETZ-ety i lokomotywa produkcji Pesy, pojazdy Newag-u oraz zmodernizowane lokomotywy spalinowe oraz wagony pasażerskie.



*Pendolino na targach w Gdańsku*

Na stoiskach zlokalizowanych w halach wystawienniczych swoje miejsce znalazły praktycznie wszystkie znaczące firmy projektujące i wytwarzające produkty dla pojazdów szynowych i infrastruktury.

**Stanisław Jurga**

## GRZEGORZ DYRKACZ DYREKTOREM DS. OPERACYJNYCH W MPK SA



### **6 sierpnia 2013 roku Grzegorz Dyrkacz objął stanowisko dyrektora ds. operacyjnych, a zarazem członka zarządu MPK SA**

Grzegorz Dyrkacz od blisko 26 lat związany jest z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Krakowie. Doświadczenie zawodowe zdobywał od stanowisk obsługujących tabor autobusowy, poprzez pracę dyspozytora autobusów turystycznych oraz specjalisty ds. likwidacji szkód powypadkowych i odszkodowań. Od 1997 roku pełnił funkcje kierownicze w przedsiębiorstwie: najpierw jako kierownik Sekcji Obsługi Ruchu, potem kierownik Działu Obsługi Ruchu i kierownik Zajezdni Autobusowej Płaszów, a następnie od 2007 roku zajmując stanowisko kierownika Działu Zarządzania Ruchem. W tym czasie odpowiadał m.in. za nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem komunikacji miejskiej, zajmował się ubezpieczeniami komunikacyjnymi i majątkowymi oraz kontaktami z jednostkami miejskim, w tym Policją i Strażą Miejską.

Nowy członek Zarządu jest absolwentem Wydziału Zarządzania Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie.

Ukończył także podyplomowe studia na Uniwersytecie Jagiellońskim w zakresie Public Relations oraz studia podyplomowe na Politechnice Krakowskiej z zakresu zarządzania transportem zbiorowym. Na bieżąco podnosi swoje kwalifikacje zawodowe uczestnicząc w wielu szkoleniach, konferencjach oraz zdobywając uprawnienia zawodowe. Swoją wiedzę fachową i doświadczeniem dzieli się na łamach prasy branżowej m.in. Biuletynie IGKM, Transporcie Miejskim i Regionalnym, Przewoźniku Krakowskim. Jest również członkiem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej.

U honorowaniem jego zasług dla Miasta Krakowa było przyznanie w 2010 roku przez Prezydenta Miasta Krakowa odznaki Honoris Gratia. Natomiast za szczególny wkład w rozwój oraz budowanie pozytywnego wizerunku Straży Miejskiej został odznaczony tytułem Zasłużony dla Straży Miejskiej Miasta Krakowa. Do ważniejszych osiągnięć należy zaliczyć wyróżnienie od Okręgowego Inspektora Pracy w Krakowie i Prezesa Zarządu MPK SA oraz odznakę Zasłużony dla MPK w Krakowie. Ma żonę i córkę

**Magdalena Uran**



## KAZIMIERZ FUDALA DYREKTOREM DS. TECHNICZNYCH W MPK SA

### W lipcu 2013 roku dokonano zmian w strukturze organizacyjnej MPK SA.

Pion Dyrektora ds. Technicznych rozdzielony został na dwa piony: Dyrektora ds. Inwestycji i Dyrektora ds. Technicznych. Stanowisko Dyrektora ds. Inwestycji objął dotychczasowy Dyrektor ds. Technicznych, natomiast na stanowisko Dyrektora ds. Technicznych powołany został Kazimierz Fudala – długoletni pracownik przedsiębiorstwa.

Kazimierz Fudala z MPK SA związany jest od 1984 r, kiedy to rozpoczął naukę w funkcjonującej przy przedsiębiorstwie szkole zawodowej. W 1987 r. podjął pracę, kontynuując jednocześnie naukę w technikum mechanicznym. Początkowo pracował jako mechanik w zajezdni Czyżyny, następnie w Sekcji Kontroli Technicznej jako kontroler jakości. W 2000 r. został powołany na stanowisko mistrza w Stacji Obsługi Autobusów w Płaszowie. Od 2003 r. zajmował stanowisko kierownika Sekcji Kontroli Technicznej

odpowiadającego za działalność dwóch stacji kontroli pojazdów, a w 2005 r. objął też Sekcję Kontroli Technicznej tramwajowej. Brał udział w wielu badaniach komisji technicznych ds. badań powypadkowych jako przewodniczący lub członek komisji. W 2006 r. został kierownikiem Stacji Obsługi Autobusów w Bieńczycach, a na początku 2011 r. kierownikiem Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

W 1999 r. uzyskał dyplom na Politechnice Krakowskiej, o specjalności „Eksploatacja pojazdów samochodowych”. Obecnie studiuje w Wyższej Szkole Zarządzania i Bankowości na kierunku Zarządzanie.

Uczestnik wielu kursów i szkoleń specjalistycznych dotyczących budowy, napraw, eksploatacji i metodologii diagnozowania urządzeń i autobusów, a także kursów i szkoleń dotyczących zarządzania zdarzeniami i komunikacją interpersonalną oraz z zakresu ochrony środowiska. Prywatnie jest sympatykiem sportów zimowych, ceni życie rodzinne. Ma żonę i dwoje dzieci.

**Katarzyna Sadowska**



# CZAS NA SZYBKĄ TRAMWAJ DO GÓRKI NARODOWEJ



## Planowany przebieg nowej linii do Górkę Narodowej

**Po budowie linii szybkiego tramwaju do Małego Płaszowa i na Ruczaj, Miasto przygotowuje się do realizacji kolejnej inwestycji szynowej. Do końca roku ma zostać opracowana wielowariantowa koncepcja dla linii tramwajowej KST etap III A (os. Krowodrza Górka – ul. Bociana – Górkę Narodową Zachód), wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą drogową oraz budową estakady w ciągu ul. Opolskiej.**

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu ogłosił przetarg na wykonanie wielowariantowej koncepcji obejmującej szczegółowe rozwiązania techniczne dla linii tramwajowej KST etap III A (os. Krowodrza Górka – ul. Bociana – Górkę Narodową Zachód), wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą drogową oraz budową estakady w ciągu ul. Opolskiej.

Zadanie podzielono na kilka odcinków. Pierwszy z nich ma obejmować liczącą 3 km linię tramwajową od istniejącej pętli Krowodrza Górka do torów kolejowych w rejonie ulicy Bociana. Temu etapowi ma towarzyszyć m.in. przebudowa istniejącego układu drogowego i tramwajowego, budowa fragmentu Trasy Wolbromskiej od skrzyżowania ulic Wolbromskiej, Dr. Twardego i Bratysławskiej do ulicy Pachońskiego, a także realizacja dwóch parkingów R+R –

przy pętli Krowodrza Górka i w narożniku Trasy Wolbromskiej i ulicy Pachońskiego.

Drugi etap ma obejmować m.in. realizację torowiska na odcinku od ulicy Bociana do osiedla Górkę Narodowa o długości 1,6 km, budowę terminala autobusowego po zachodniej stronie węzła al. 29 Listopada z planowaną ul. Iwaszki, wraz z parkingiem P+R przy pętli Górkę Narodowa. Na tym odcinku ma zostać przebudowana infrastruktura drogowa.

W ramach zadania, które jest przedmiotem ogłoszonego przez ZIKIT przetargu planowana jest też budowa estakady w ciągu ulicy Opolskiej w miejscu skrzyżowania z projektowaną linią tramwajową i układem komunikacyjnym z nią związanym. Dopuszcza się możliwość zastąpienia estakady tunelem.

Zgodnie ze specyfikacją przetargową, wielowariantowa koncepcja dla linii tramwajowej KST etap III A (os. Krowodrza Górka – ul. Bociana – Górkę Narodową Zachód), wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą drogową oraz budową estakady w ciągu ul. Opolskiej ma być gotowa pod koniec tego roku. Przewiduje się, że w 2014 roku zostanie uzyskana decyzja środowiskowa dla inwestycji, a w kolejnym roku ogłoszony przetarg na projekt i budowę nowej linii tramwajowej. Same prace budowlane mogłyby się rozpocząć w 2016 roku.

**Jan Machowski**



*Linia połączy Górkę Narodową z Krowodrzą Górką*



# RUSZYŁA BUDOWA ŁĄCZNIKA TRAMWAJOWEGO LIPSKA – WIELICKA



*Planowany przebieg linii łączącej ul. Wielicką z Lipską*

**We wrześniu 2015 roku zakończy się budowa pierwszego odcinka Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. Dzięki oddaniu do użytku estakady tramwajowo – rowerowej pasażerowie z południa Krakowa zyskają błyskawiczne i wygodne połączenie z centrum Krakowa i Dworcem Głównym.**

Na początku września prezydent Krakowa prof. Jacek Majchrowski podpisał wartą 150 mln zł umowę z generalnym wykonawcą inwestycji, firmą Mota – Engil Central Europe S. A.. Zgodnie z jej zapisami budowa ma zostać zakończona we wrześniu 2015 roku, jednak właściciele firmy budowlanej obiecali, że postarają się oddać inwestycję do użytku jeszcze szybciej.

Kilka dni później Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu przekazał plac budowy w ręce wykonawców. Natychmiast rozpoczęto prace związane z przygotowaniem terenu pod inwestycję. Budowlańcy zajęli się oczyszczaniem i przejmowaniem kolejnych działek potrzebnych do rozpoczęcia właściwych prac.

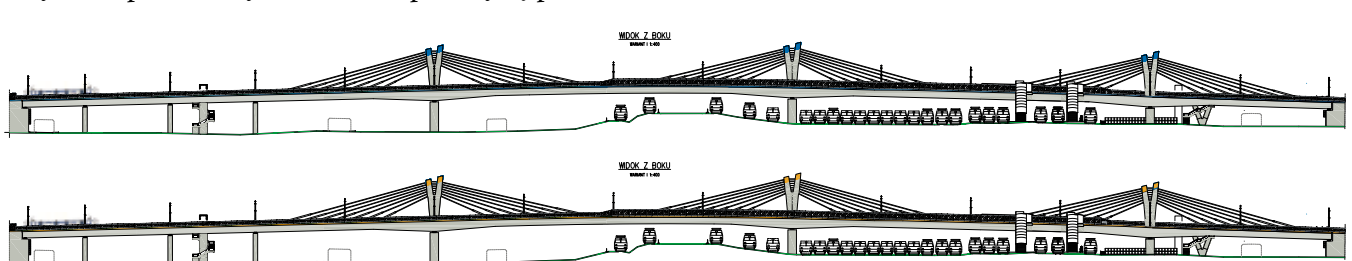
Jeszcze w tym roku zakończone mają zostać roboty związane z przekładką mediów i rozpoczną się prace kon-

strukcyjne. Jednak kluczowym dla inwestycji będzie rok 2014, kiedy to na terenie pomiędzy ul. Lipską i Wielicką posadzone zostaną filary, które później będą ze sobą łączone, aż powstanie estakada.

Finalnie Kraków zyska 1700 metrów nowego torowiska. Najważniejszą jego częścią będzie niemal pół kilometrowa estakada. W ramach inwestycji powstanie również nowy układ drogowy od ul. Lipskiej, a także sieć ścieżek rowerowych. Tramwaj będzie przejeżdżał nad terenami PKP, zaś na estakadzie powstaną przystanki z których będzie można bezpośrednio dostać się na perony płaszowskiego dworca.

Wartość umowy to 150 000 000,00 zł brutto, w tym wartość kosztów kwalifikowanych to 110 789 259,04 zł. Obecnie współfinansowanie ze środków Unii Europejskiej wynosi 59%, jednakże zaproponowane przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego zmiany w tym zakresie oczekujące na akceptację Komisji Europejskiej przewidują zwiększenie dofinansowania do poziomu 85%. W takiej sytuacji wkład własny miasta w realizację robót budowlanych wyniósłby: 55 829 129,82 zł, natomiast wkład własny miasta dla całej inwestycji wyniósłby wówczas: 61 873 750,01 zł, przy całkowitych kosztach inwestycji: 164 686 666,45 zł.

**Piotr Hamarnik**



*Wizualizacja estakady*

# TURNIEJ PIŁKARSKI O PUCHAR PREZESA MPK ROZSTRZYGNIĘTY

**W sobotę, 19 października na boisku sportowym DTS Tramwaj, przy ul. Praskiej 61a, został rozegrany turniej piłkarski o puchar Prezesa MPK.**

Wzięło w nim udział osiem drużyn: drużyna motorniczych, drużyna z zajezdni autobusowych Bieńczyce i Płaszów, drużyna kierowców z zajezdni Wola Duchacka, drużyna mechaników i inspektorów ruchu, drużyna dziennikarzy z Dziennika Polskiego i Gazety Krakowskiej, drużyna Straży Miejskiej, drużyna Ochotniczej Straży Pożarnej Łuczyce oraz drużyna z firmy Alpha Technology.

Rozgrywki rozpoczęły się o godzinie 9.00 od rywalizacji w dwóch grupach, do których zostały przedzielone zespoły. Były to niezwykle ważne mecze. Decydowały bowiem o tym, kto w danej grupie zajmie pierwsze miejsce, a tym samym kto zagra w finale turnieju. Po trzech godzinach rywalizacji najlepsi w swoich grupach okazali się zawodnicy z drużyny mechaników i inspektorów ruchu MPK oraz

zawodnicy z Alpha Technology. Mecz rozpoczął kopnięciem piłki Julian Pilszczek, Prezes MPK SA w Krakowie. Sygnał do rozpoczęcia meczu dał z kolei Zbigniew Ulman, zastępca komendanta Straży Miejskiej Miasta Krakowa. W bardzo emocjonującym pojedynku lepsza okazała się drużyna z MPK, zwyciężając w rzutach karnych. Trzecie miejsce w turnieju zdobyli strażnicy miejscy. Puchary dla zwycięzców wręczył Julian Pilszczek, Prezes Zarządu MPK SA w Krakowie.

Warto zaznaczyć, że przed finałem oraz po jego zakończeniu wystąpiły dwa zespoły cheerleaderów: sekcja aerobiku sportowego & cheerleaders Akademii Sportowej UKS Wiga działającej przy Zespole Szkół Ogólnokształcących Integracyjnych nr 3 w Krakowie przy ul. Strąkowa 3a oraz Zespół taneczny cheerleaders AS UKS WILGA – WINCZI działający w ZSOI nr 3 w Krakowie.

**Marek Gancarczyk**

## LIGA PIŁKARSKA MPK NA PÓŁMETKU

Tabela Ligi MPK po zakończeniu rundy jesiennej sezonu 2013/2014				
1	Wola D.	7	21	53-12
2	TR	7	18	41-12
3	Podgórze	7	15	20-13
4	Nowa Huta	7	12	24-21
5	Bieńczyce	7	9	20-22
6	Płaszów	7	6	20-26
7	SOA/ZET-ka	7	3	15-32
8	Nadzór Ruchu	7	0	14-69

**Po siedmiu kolejkach ligi piłkarskiej MPK w sezonie 2013/2014 najwięcej punktów zgromadziła drużyna kierowców z zajezdni autobusowej Wola Duchacka. Na drugim miejscu uplasowali się pracownicy Stacji Obsługi i Remontów. Kolejne miejsca zajęli motorniczowie – trzecie z zajezdni Podgórze a czwarte z Nowej Huty.**



*W lidze MPK walczy osiem zespołów*

Rozgrywki tego sezonu rozpoczęły się 30 sierpnia 2013 roku. Jest to już trzecia edycja Ligi MPK, w której biorą udział pracownicy krakowskiego przewoźnika.

Przypomnijmy, że w Lidze MPK bierze udział osiem zespołów. Wszyscy zawodnicy to pracownicy krakowskiego przewoźnika (wyjątkiem są kontrolerzy, którzy są pracownikami prywatnych firm świadczących usługi dla MPK).

**Marek Gancarczyk**





tramwaju przejeżdżającym przez Rondo Piastowskie pierwszeństwo wy­musił prowadzący... walec drogowy. Sprawca tłumaczył się, że tramwaju nie zauważył. Uderzenie miało na tyle dużą siłę, że doszło do wykolejenia. Przerwa w ruchu wyniosła 32 minuty.

**30.08.2013**

**O godz. 16:30** na przystanku Dworcowa w tramwaju linii 13 doszło do bójki pomiędzy pasażerami. Po 20 minutach oczekiwania na służby porządkowe zwaśnione strony opuściły tramwaj i udały się w nieznanym kierunku.

**01.09.2013**

**Na wysokości przystanku Wieczysta** doszło do potrącenia pieszego – melomana. Ten typ pieszych charakteryzują słuchawki na uszach i obojętny stosunek do otaczającej rzeczywistości oraz brak reakcji na silne bodźce zewnętrzne – a takim na pewno jest nadjeżdżający tramwaj. Szczęście w nieszczęściu – zasłuchany młody człowiek nie odniósł większych obrażeń i oddalił się z miejsca zdarzenia.

**06.09.2013**

**Na Rondzie Hipokratesa** doszło do poważnego wypadku. W wyniku bójki jeden awanturnik wpełznął drzwiczki pod tramwaj. Na szczęście szpital jest blisko i pogotowie przyjechało błyskawicznie.

**Michał Wójtowicz**

**03.07.2013**

**Na ul. Limanowskiego** w samochodzie osobowym urwało się koło. Awaria okazała się być na tyle poważna, że przez prawie pół godziny zablokowany był ruch tramwajowy w obu kierunkach.

**05.07.2013**

**Z powodu nawałnicy** i towarzyszącej jej wichury złamało się drzewo rosnące przy pętli tramwajowej Mistrzejowice. Skutkiem tego obie pętle były zablokowane, a ruch tramwajowy na blisko godzinę został przekserowany w całości do pętli os. Piastów.

**03.08.2013**

**O godzinie 15:34** na ul. Bronowickiej pasażer rozerwał podczas jazdy drzwi tramwaju i wysiadł. Niestety – taki sposób opuszczania pojazdu okazał się dla niego bardzo nieszczęśliwy. Podczas skoku doznał bowiem urazu. W oczekiwaniu na pogotowie leżał na torowisku tramwajowym pod opieką osób trzecich. Zatrzymanie zostało potraktowane, jako „wypadek w ruchu” i trwało 31 minut.

**06.08.2013**

**Na al. Generała Andersa** doszło do kolizji samochodu osobowego z drzewem. Przybyli na miejsce strażacy ocenili, że część gałęzi jest uschnięta i należy je niezwłocznie wyciąć. „Pielęgnacja zieleni” zajęła 29 minut.

**06.08.2013**

**O godz. 20:05** na os. Kolorowym zwisająca poniżej przewodu jezdnego „pionówka” (linka łącząca przewody sieci trakcyjnej) wplątała się w pantograf przejeżdżającego tramwaju. Doszło do zerwania sieci trakcyjnej i wstrzymania ruchu tramwajowego na odcinku od Placu Centralnego do Ronda Czyżyńskiego (w obu kierunkach).

**09.08.2013**

**O godz. 8:07** doszło do dość niespotykanego zdarzenia drogowego z udziałem pojazdu MPK. Otóż na



# JAK KUPIĆ BILET W KRAKOWIE?

## – PORADNIK DLA STUDENTÓW

Korzystając z komunikacji miejskiej w Krakowie najlepiej kupić bilet okresowy. To najtańszy sposób podróżowania. Najwygodniej taki bilet można nabyć w automatach Krakowskiej Karty Miejskiej. Studenci krakowskich uczelni, którzy posiadają Elektroniczną Legitymację Studencką mogą jej używać także jako biletu okresowego. Aby było to możliwe konieczne jest jednak odpowiednie sformatowanie legitymacji. W Krakowie odbywa się to na dwa sposoby.

Część uczelni wyższych zadbała o to, aby zebrać dane studentów i przekazać je Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu SA w Krakowie. Do tych uczelni należy:

- Akademia Górniczo Hutnicza (studenci i doktoranci)
- Uniwersytet Jagielloński (studenci i doktoranci)
- Uniwersytet Rolniczy (studenci i doktoranci)
- Akademia Krakowska im. Frycza Modrzewskiego (studenci)
- Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości (studenci)
- Uniwersytet Pedagogiczny (studenci)
- Wyższa Szkoła Europejska (studenci)

Dzięki temu studenci tych uczelni od razu mogą samodzielnie doładować swoje ELS w jednym z 66 automatów Krakowskiej Karty Miejskiej (w najbliższym czasie ich ilość powiększy się o kolejne 20 sztuk). Również studenci tych uczelni mogą skorzystać z systemu internetowego eBilet KKM, gdzie za zakupiony na ELS bilet mogą zapłacić przelewem bankowym lub kartą kredytową, a bilet bezgotówkowo odebrać (zapisać) w jednym z tych automatów.

Studenci pierwszego roku pozostałych uczelni zanim skorzystają z automatów KKM będą musieli przynieść swoje Elektroniczne Legitymacje Studenckie do jednego z sześciu Punktów Sprzedaży Biletów (adresy i godziny funkcjonowania wszystkich punktów są dostępne na stronie [www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl)). Aby mogły im one służyć także jako bilet okresowy zostaną tam spisane dane studenta a legitymacja zostanie sformatowana dla potrzeb systemu Krakowskiej Karty Miejskiej.

Automaty KKM są ustawione w wielu punktach miasta, nie tylko w centrum, ale również na dużych krakowskich osiedlach takich jak Kurdwanów, Bieżanów, Krowodrza Górka oraz Nowa Huta. W automatach KKM bilet okresowy można kupić o każdej porze dnia i nocy, na dowolną linię, dowolną liczbę miesięcy, od dowolnego dnia miesiąca. W zdecydowanej większości automatów KKM za doładowanie ELS można zapłacić każdym rodzajem karty płatniczej.

Lokalizacje wszystkich automatów, także tych wyposażonych w czytniki kart płatniczych, dostępne są na stronie <http://www.kkm.krakow.pl>.

W razie jakichkolwiek problemów z zakupem biletu w automacie zawsze można zadzwonić pod czynny całą dobę numer telefonu: 19 150.

Doładowania można też dokonywać przez Internet korzystając ze strony <http://ebilet.kkm.krakow.pl/ebilet>, po czym każdorazowo po dokonaniu wpłaty należy udać się do stacjonarnego automatu biletowego Krakowskiej Karty Miejskiej (KKM) i tam dokonać aktywacji zakupionego biletu.

Warto podkreślić, że datę ważności biletu na ELS studenci mogą sprawdzić na kilka sposobów:

1. W automatach Krakowskiej Karty Miejskiej
2. W automatach mobilnych zamontowanych w tramwajach i autobusach
3. W kasownikach
4. W Punktach Sprzedaży Biletów
5. W Internecie na stronie: [www.kkm.krakow.pl](http://www.kkm.krakow.pl)
6. Na wydruku potwierdzającym doładowanie KKM

Studenci mogą korzystać ze specjalnego Biletu Semestralnego, uprawniającego do wielokrotnych przejazdów (w okresie dowolnych, kolejnych 150 dni wybranych w chwili zakupu) wszystkimi liniami dziennymi i nocnymi, we wszystkie dni tygodnia w okresie ważności biletu.

Do korzystania z Biletu Semestralnego Studenckiego uprawnieni są studenci okazujący ważną legitymację studencką wydaną według wzoru określonego przez ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego.

Cena biletu to 184 zł (linie miejskie) lub 275 zł (linie miejskie i aglomeracyjne).

System Komunikacji Miejskiej w Krakowie obejmuje swoim zasięgiem obszar miasta Krakowa i 15 gmin ościennych (Czernichów, Iwanowice, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skała, Skawina, Słomniki, Świątyni Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki).

W wymienionym obszarze, objętym zintegrowanymi usługami przewozowymi, ustalone zostały dwie strefy biletowe:

I strefa biletowa – obejmuje terytorium Gminy Miejskiej Kraków,

II strefa biletowa – obejmuje terytoria Miast i Gmin, które przystąpiły do porozumień z Gminą Miejską Kraków w sprawie integracji lokalnego transportu zbiorowego.

Granice stref biletowych I i II stanowi administracyjna granica Gminy Miejskiej Kraków.

Miejsce przebiegu granicy stref biletowych dla każdej trasy linii aglomeracyjnej zaznaczony jest na rozkładzie jazdy.

Przy wszystkich przejazdach, zarówno na obszarze miasta Krakowa, jak i 15 gmin ościennych, przewóz bagażu jest bezpłatny.

**Marek Gancarczyk**



## ZNALEZIONE W „DZIENNIKU POLSKIM”

## W Krakowie ulewa „stulecia“

Przeżywaliliśmy już zimę stulecia, obchodziliśmy podobne „jubileuszowe” lato, a wczoraj byliśmy świadkami ulewy stulecia. Chyba bez przesady, gdyż tak zalanych wodą ulic, którymi płynęły prawdziwe potoki, nie oglądaliśmy dawno. Wystarczy powiedzieć, że na ul. Kamiennej zatopione zostały trzy samochody, na ul. Lubicz woda sięgała do wysokości półtora metra, a na ul. Prądnickiej pasażerowie autobusu — w obawie przed zalaniem — ratowali się ucieczką na dach wozu. Potoki wody płynęły peronami dworców kolejowych, Alejami Trzech Wieszców, ul. Bohaterów Stalingradu i nic dziwnego, że takie skrzyżowania jak przy Poczcie, czy Karmelickiej

przedstawiały wielkie bajoro uniemożliwiające normalną komunikację.

Z powodu ulewy i zerwania przewodów elektrycznych przerwa w ruchu tramwajowym trwała w zasadzie od godz. 16 do godz. 19. Najpoważniejsze uszkodzenie nastąpiło na ul. Grzegorzeckiej, gdzie wichura wyrwała z korzeniami olbrzymie drzewo, które uszkodziło trakcję elektryczną. Również z powodu zalania torów w wielu punktach miasta, ruch tramwajów był wstrzymany.

Z niewiadomych powodów (gdzyń nie zdaliśmy się połączyć) nastąpiło uszko-



Na zdjęciu: „połop” na ul. Grzegorzeckiej.

Fot. Janusz Uiberall

Rzecz charakterystyczna, że gwałtowna ulewa z wyładowaniami atmosferycznymi i gradem, która przeszła tylko nad miastem „oszczędziła” już pobliskie tereny pow. krakowskiego, a w odleglejszych rejonach województwa nawet nie spadła kropla deszczu. (Jak)

**DYŻURY APTEK:** Rynek Główny 42, Rakowicka 12, Retoryka 1, Rynek Podgórski 9, Krakowska 1, Plac Wolności 7, Metalowców 1; Nowa Huta — A. Struga, Os. Szkolne 36.

**POGOTOWIE RATUNKOWE** nr tel. 09. Dla Podgórza tel. 225.55.

**DYŻURY:** chirurg. — Kopernika 40, intern. — Kopernika 17.

## TEATRY

**IM. SŁOWACKIEGO** — 19.15: „Przygoda z Vaterlandem”; **IM. MODRZEJEWSKIEJ** — 19.30: „Uczta morderców”; **KAMERALNY** — 19.30: „Major Barbara”; **RAPSODYCZNY** — 19.15: „Kopernik”; **GROTESKA** — 12: „Dzkie labędzie”.

## KINA

**APOLLO:** „Pamiętnik pani Hanki” (pol., 16 l.) — 10, 12.30, 15.30, 18, 20.30. **CASINO:** „Jak zabić starszą panią” (ang., 14 l.) — o zmroku. **CHEMIK:** „Alibi doskonałe” (ang., 12 l.) godz. 19; **ISKIERKA** — nieczynne; **KRAKUS:** „Orkiestra wojskowa” (ang., 14 l.) — 15.45, 18, 20.15; **KULTURA:** „Pięć lu-

## Jacuś w sprawie — kierowcy

Kochany „Dzienniku”!  
Brawa dla kierowcy autobusu nr 128. W drodze wieczorem zboczył z wyznaczonej trasy i podwoził młodego pasażera chuligano-pijaka, który napadł na starszego mężczyznę, wprost pod siedzibę MO przy ul. Lubicz.

Nie podobało się to wszystkim tylko dwóm rozkapryszonym pasażerom. Ale chyba dlatego, że im właśnie w minimalnym stopniu prozić mogą jakiegokolwiek zaczepki. Nawet przy maksymalnym promienu.

Ucałowania

Jacuś Łajacorek

Rok 1973 — kierowca zawiózł „chuligana” do siedziby MO

Rok 1973 — tory w ulicy Karmelickiej

## ZAGŁ

## w fabrykach

na powtórzenie w Krakowie. Reporterka jednego ze stołecznych dzienników na próbę zadzwoniła do dyrektorów kilku zakładów pracy pytając, czy w ich pomieszczeniach (świetlice, kluby etc.) — nieczynnych z reguły w godzinach przedpołudniowych — dąłoby się na ten czas uruchomić „mikro-przedszkola”? I w ciągu 15 minut odnalazła dwa chętne zakłady, oferujące po ponad 100 m kw. powierzchni na ten cel.

A więc jednak nie wszystkie drogi do złagodzenia przedszkolnego problemu zostały przeanalizowane. Warto więc wolnymi zakładami świetlicami

Rok 1963 — ulewa. Wagon SN2 na linii nr 9

## Czytelnicy o Krakowie

## WATPLIWA OZDOBA

Pemysł lokalizacji kiosku z owocami i jarzynami, a tuż obok dwóch wózków z wodą sodową, preclami i kwiatami przed teatrem „Bagatelą” i kolo Domu Towarowego wydaje się tak „oryginalny” i „godny nasładowania”, że podobne kioski powinny znajdować się przy frontach Teatru Słowackiego, Starego, przy Barbakanie itp. Czy to nie lekka przesada, takie „upiększanie”, które poza tym przyczynia się do zanieczyszczenia tego i tak już brudnego punktu miasta.

Milający Krakowa

## PIJANE TRAMWAJE

Jak wiadomo, ul. Karmelicka ma fatalne podłoże, które ustawicznie zmusza do nowych napraw torowiska. Przed kilku laty Politechnika Krakowska opracowała projekt umocnienia podłoża ulicy, ale wprowadzenie go w życie nie zdało egzaminu. Tramwaje zatem jeżdżą jak pijane po szynach, pod którymi poszczególne kostki brukowe zalamują się, tworząc zapadliny. Rezonanty powłarzają się co roku, ale ze względu na ich krótką skuteczność, muszą być bardzo kosztowne. Czy nie można byłoby na trasie ul. Karmelickiej położyć ostatecznie dużych płyt, jakie ma ul. Basztowa i Waryńskiego?

J. R.





## FESTYN RODZINNY DLA PRACOWNIKÓW MPK

W sobotę 28 września 2013 roku Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej w Krakowie zorganizował festyn rodzinny pod nazwą „Pożegnanie lata”. Na boisku sportowym TS TRAMWAJ przy ul. Praskiej 61a bawił się blisko 300 pracowników MPK wraz z rodzinami.

Dla najmłodszych uczestników festynu oprócz konkursów rzutów do tarczy, konkursów rysunków o tematyce komunikacyjnej, główną atrakcją był przyjazd Straży Pożarnej. Budowa piramidy, a później zjazd na linie pod nadzorem strażaków to atrakcja, która budziła największą radość dzieci.

Kto chciał mógł do woli korzystać z boiska, gdzie rodzinne kopanie piłki sprawiało dużo radości.

Oprócz wymienionych atrakcji należy dodać pokaz zabawkowych autobusów marki Jelcz i Ikarus, które w minionych latach woziły mieszkańców Krakowa.

**Robert Nagraba**

## UCZCIWY PASAŻER ODDAŁ PIENIĄDZE

Wszystko wydarzyło się we wtorek, 8 października w Nowej Hucie, w jednym z autobusów krakowskiego MPK SA. Na przystanku do prawie pustego pojazdu wsiadł kilkunastoletni chłopak wraz ze swoim kolegą. Zanim zajęli miejsca siedzące zauważył leżącą pod fotelem kopertę. Gdy ją podniósł i do niej zajrzał okazało się, że w środku znajduje się spora kwota pieniędzy.

– W pierwszej chwili nie wiedziałem, co mam zrobić i komu zgłosić, że znalazłem pieniądze. Nigdy wcześniej nie znalazłem się w takiej sytuacji. Uznałem jednak, że najlepiej będzie, gdy oddam je kierowcy – opowiada.

Jak postanowił tak też zrobił. Kierowca autobusu fakt znalezienia pieniędzy natychmiast zgłosił dyspozytorowi. Na miejsce został wysłany inspektor, który pieniądze zawiózł do Biura Rzeczy Znalezionych, prowadzonego przez MPK SA. Teraz zguba czeka na właściciela, który zostawił ją w autobusie.



Uczciwy pasażer, który nie miał żadnej wątpliwości, że pieniądze należy oddać został zaproszony do siedziby krakowskiego przewoźnika. Na spotkanie przyszedł z kolegą i tatą. Za swoje godne naśladowania postępowanie otrzymał podziękowanie od Mariusza Szalkowskiego, dyrektora ds. Przewozów w MPK SA. Podobne słowa uznania otrzymał ojciec uczciwego znalazcy.

– Nie mogliśmy przejść obojętnie obok takiego zachowania naszego pasażera. To budujące, gdy ktoś zachowuje się tak jak zrobili to ci dwaj nastolatki. Chcieliśmy także docenić rodziców, którzy wpoili im takie zasady – podkreślał Mariusz Szalkowski.

**Marek Gancarczyk**

## MPK SA MA SWÓJ UDZIAŁ W ORGANIZACJI TOUR DE POLOGNE W KRAKOWIE



**Czesław Lang podziękował władzom MPK SA za pomoc w organizacji 70. Tour de Pologne**





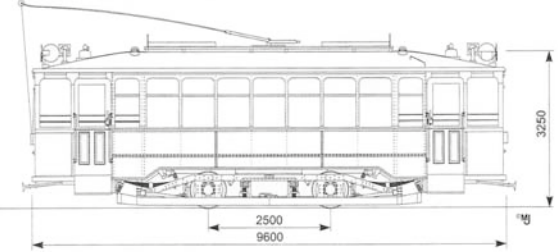
**LH** *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

Na początku lat 20-tych we Wrocławiu zdecydowano się na zamówienie dużej serii nowoczesnych wagonów silnikowych w miejscowych zakładach Linke-Hofmann-Lauchhammer1 (Pafawag). Założenia opracowało zakładowe biuro konstrukcyjne przy współpracy inż. K. Lüdde, dyrektora eksploatacyjnego SSB (Elektrische Straßenbahn Breslau), będącego właśnie po dwuletnim pobycie w Stanach Zjednoczonych. Wykorzystano też doświadczenia innej wrocławskiej firmy, Eisenwerk Gustav Trelenberg, która w 1909 r. zbudowała jako pierwsza w Niemczech wagon tramwajowy (doczepny) o lekkiej, całkowicie stalowej konstrukcji. W 1924 r. Linke-Hofmann zbudował prototypowy wagon o stalowej konstrukcji, jeden z pierwszych w Niemczech, gdzie system ten, w odróżnieniu od USA, nie znajdował dotąd zbyt wielu zwolenników. Wagon (oznaczony później numerem 1401, a od ok. 1935 r. po przebudowie na doczepny — 3001), został zaprezentowany na wystawie komunikacyjnej w Seddin i zdobył kilka wyróżnień. Po dokonaniu pewnych modyfikacji, zwłaszcza podwozia, na jego podstawie opracowano dokumentację wagonu silnikowego, przekazanego do produkcji seryjnej w 1925 r. Nowy typ nazwano „Standard”, co oznaczało, że miał to być podstawowy typ tramwaju dla Wrocławia. Dostawy wagonów trwały od 1925 do 1929 r.

Najistotniejszymi cechami nowych wagonów była całkowicie stalowa konstrukcja nadwozia oraz zastosowanie oddzielnego usprężynowania pudła względem podwozia. Ażurowana rama podwozia była nitowana z walcowanych profili stalowych. Zastawy kołowe ramienne (szprychowe). Nadwozie składało się ze stalowej ramy, stanowiącej całość ze szkieletem ścian i dachu oraz przynitowanymi do niego blachami poszycia. Ściany boczne, od wewnątrz były wyłożone drewnianymi listwami, miały grubość zaledwie 42 mm, co dawało nieco bardziej przestrzenne wnętrze. Nowością były również wąskie okna (w odróżnieniu od tradycyjnych, 3–4 szeroki). Mimo stalowej konstrukcji wagon był cichy - ogólnie komfort jazdy przewyższał powojenne „enki”.

We wnętrzu umieszczono 7 rzędów półmiękkich, wyściełanych czarno-czerwonym aksamitem siedzeń w układzie 1+2. Miały one ruchome oparcia - ich przestawienie umożliwiało siedzenie zawsze przodem do kierunku jazdy! Standard wnętrza odpowiadał ówczesnej 2 klasie kolei. Przedział był oddzielony od pomostów suwanymi drzwiami, a boczne szybki w ścianie działowej wykonano z kobaltowego szkła. Wagon były malowane w kolorze kości słoniowej, obowiązującym na SSB od 1924 roku. Tramwaje wyposażono pierwotnie w typowy odbierak pałakowy z rolką, sterowanie bezpośrednie nastawnikiem bębnowym, silniki produkcji SSW i AEG. Hamowanie następowało elektrycznie lub hamulcem ręcznym.

Wagon nie związany z przewozem pasażerów na liniach tramwajowych Krakowa. Do Krakowa został przywieziony w 1984 roku i od tej pory służy jako pojazd historyczny. Niebieski kolor wagonu odpowiada jego malowaniu po 1945 roku wrocławskich tramwajów i jest dowodem uruchomienia po II wojnie komunikacji tramwajowej przez motorniczki i inżynierów z Krakowa. Wagon 1076 jest najlepiej zachowanym wagonem tej serii, który posiada oryginalne niemal wszystkie elementy. Krakowski wagon jest pierwszym wagonem typu LH.



**Dane techniczne:**

**Producent:** Linke-Hofmann-Werke

**Lata budowy:** 1925 - 1929

**Silniki:** SSW/AEG - 2x28kW, 2x42kW

**Długość:** 9.600 mm

**Szerokość:** 2.100 mm

**Masa:** 11.050 kg

**Miejsc siedzących:** 21

**Miejsc stojących:** 26



**EU8N** *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

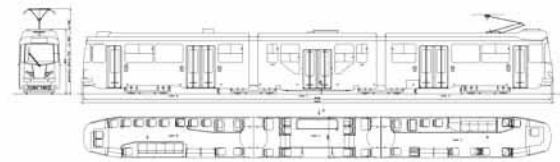
W czerwcu 2008 roku w Krakowie pojawił się pierwszy wagon E6, eksploatowany dotychczas na linii wiedeńskiego metra. Pojazdy zaprojektowane przez Düwag, produkowano od 1979 do 1990 roku w zakładach Bombardier Wien. Łącznie w latach 2008-2012 MPK SA zakupiło 26 sztuk wagonów we Wiedniu oraz 1 egzemplarz w Utrechcie. Każdy wagon typu E6 był zakupiony z wagonem doczeplnym typu c6.

Pierwotnie były to wagony dwukierunkowe. Oryginalny E6 przez kilka tygodni obsługiwał tymczasową linię 72 w 2008 roku.

Wagony ten podlegały głębokiej przebudowie w latach 2009-2012.

Cały proces modernizacji, przeprowadzony przez Stację Obsługi i Remontów MPK SA, polegał na rozpięciu wagonu silnikowego i zamontowaniu między pudłami, zakupionego w Autosanie nowego członu niskopodłogowego. Z wagonów c6 (przyczep) wykorzystywane są w całym procesie przebudowy liczne zespoły i podzespoły m.in. wózek środkowy i przegub oraz części zapasowe. Warto zaznaczyć, że przebudowa wiązała się z likwidacją wszystkich drzwi z jednej strony wagonu, a także z przesunięciem szafek z aparaturą w celu powiększenia przestrzeni pasażerskiej. Z przodu i tyłu dwuczęściowe, płaskie, pochylone ku tyłowi szyby zostały zamienione szybą panoramiczną obejmującą także tablice kierunkową. Sprzęg wielokrotny zastąpił standardowy z głowicą Alberta, zasłonięty osłoną. W efekcie przebudowy powstało 27 pociągów jednokierunkowych, trójczłonowych EU8N, wyposażonych w część niskopodłogową oraz klimatyzację. 2 lipca 2010 roku miała miejsce prezentacja wagonu.

*Rotax E6 to dwukierunkowy, dwuczłonowy wagon silnikowy, który jednorazowo może przewieźć 103 pasażerów, w tym 31 na miejscach siedzących. Opiera się na trzech wózkach, z których dwa skrajne posiadają po jednym silniku (Typ WD 785 V) o mocy 190 kW (750V – 190kW, 280A, 1560U/min; 600V – 150kW, 280A, 1120U/min). Jego prędkość maksymalna wynosi 65 km/h. Jest wyposażony w sterowanie wielokrotne i może być łączony w składy z przyczepami typu c6.*



**Dane techniczne:**

**Producent:** Bombardier - Rotax DÜWAG

**Modernizacja:** MPK SA w Krakowie

**Lata budowy:** 1979 - 1990

**Lata modernizacji:** 2009 - 2012

**Silniki:** WD 785 V - 2x190kW

**Długość:** 26.615 mm

**Szerokość:** 2.305 mm

**Masa:** 32.690 kg

**Miejsc siedzących:** 48

**Miejsc stojących:** 132





**LH** Seria: Krakowskie wagony tramwajowe



**EU8N** Seria: Krakowskie wagony tramwajowe

